Vada
a bordo,
cazzo!
LE CARTE SEGRETE
DEL NAUFRAGIO
CONCORDIA
Lorenzo Lamperti
Fabio Massa
Maria Carla Rota
AI

AA.VV.

Vada a bordo, cazzo

Le carte segrete del naufragio Concordia

Presentazione

L'immagine della nave, adagiata sul fondale, ha fatto il giro del mondo. La foto di un uomo, Francesco Schettino, è diventata il simbolo della codardia e dell'infamia. Le testimonianze disperate dei naufraghi hanno riempito i teleschermi per settimane. Ma non tutto è stato raccontato. Non a tutte le domande è stata data risposta. Anzi. Le domande si moltiplicano. Perché negli atti processuali, migliaia di pagine fitte, dense di informazioni, a volte anche oscure, si intravedono decine di quesiti ai quali solo il processo potrà dare risposta. In questo volume tali documenti vengono pubblicati per la prima volta. Inediti assoluti, sono frammenti di un quadro ancora tutto da disegnare. Di una verità ancora tutta da accertare. Nulla è come sembra. Aristotele diceva che «la minima deviazione iniziale dalla verità si moltiplica col tempo di migliaia di volte». Una deviazione. Come quella di Schettino contro lo scoglio che fa naufragare la Concordia. Come la bugia che vorrebbe inventarsi, fin dall'inizio, sulle cause del disastro. Come le parole, a volte false e interessate, a volte solo sbagliate, che pronunciano decine e decine di testimoni colpevoli o incolpevoli del disastro. In questo libro non c'è una verità: ma c'è il modo per avvicinarsi ad essa il più possibile. Perché tra queste pagine ci sono i documenti che permetteranno ai giudici di fare giustizia. Forse.

Dedicato a tutti gli Schettino d'Italia,
ossia a tutti i "Comandanti" che davanti alle difficoltà
abbandonano la nave per primi

Prefazione

L'immagine della nave, adagiata sul fondale, ha fatto il giro del mondo. La foto di un uomo, Francesco Schettino, è diventata il simbolo della codardia e dell'infamia. Le testimonianze disperate dei naufraghi hanno riempito i teleschermi per settimane. Ma non tutto è stato raccontato. Non a tutte le domande è stata data risposta. Anzi. Le domande si moltiplicano. Perché negli atti processuali, migliaia di pagine fitte, dense di informazioni, a volte anche oscure, si intravedono decine di quesiti ai quali solo il processo potrà dare risposta. In questo volume tali documenti vengono pubblicati per la prima volta. Inediti assoluti, sono frammenti di un quadro ancora tutto da disegnare. Di una verità ancora tutta da accertare. Nulla è come sembra. Aristotele diceva che la minima deviazione iniziale dalla verità si moltiplica col tempo di migliaia di volte. Una deviazione. Come quella di Schettino contro lo scoglio che fa naufragare la Concordia. Come la bugia che vorrebbe inventarsi, fin dall'inizio, sulle cause del disastro. Come le parole, a volte false e interessate, a volte solo sbagliate, che pronunciano decine e decine di testimoni colpevoli o incolpevoli del disastro. In questo libro non c'è una verità : ma c'è il modo per avvicinarsi ad essa il più possibile. Perché tra queste pagine ci sono i documenti che permetteranno ai giudici di fare giustizia. Forse.

LORENZO LAMPERTI, 28 anni, è redattore di cronache ad Affaritaliani.it. Ha frequentato la Scuola di Giornalismo Walter Tobagi di Milano. In precedenza ha lavorato alla rivista cinematografica Filmaker's Magazine e alla redazione milanese del Tg5.

FABIO MASSA, 30 anni, da redattore di Affaritaliani.it si è occupato di cronaca giudiziaria e di politica ed economia milanesi. Ex cronista di nera del quotidiano Il Giorno, è spesso ospite di talk-show su Antenna 3 e tiene una rubrica di commento quotidiana su Radio Lombardia.

MARIA CARLA ROTA, 31 anni, è redattrice di cronache e costume ad Affaritaliani.it. Laureata in Scienze e Tecnologie della Comunicazione, ha lavorato anche al quotidiano L'Eco di Bergamo e all'ufficio relazioni esterne di Autostrada Pedemontana Lombarda.

L'introduzione e il terzo capitolo sono a firma di Fabio Massa.

Il primo capitolo e la parte sull'inchino sono scritti da Lorenzo Lamperti.

Il secondo capitolo è firmato da Maria Carla Rota.

Introduzione

Quegli scogli hanno un nome. Scogli delle Scole, proprio sotto Punta Torricella. E hanno pure una proprietaria, che vive in una casetta affacciata sul mare. Le onde lambiscono la pietra centenaria, dalla finestra si vede l'azzurro, mentre l'acqua placida del porto mormora poco distante dal salotto di casa. Rosalba Rossi, i capelli bianchi, gli occhi incorniciati da un paio di occhiali, ha visto tutto. Ha visto il gigante di metallo inclinarsi, proprio sui suoi scogli, piegarsi ferito e infine sdraiarsi su un fianco. Lei era sul davanzale con il marito. È tutta una fatalità, questa vita. Chi l'avrebbe mai detto che dovevano finire su quello scogliaccio là.

Scogliaccio. Dispregiativo. Perché lei, la signora Rosalba Rossi, quel pezzo di roccia che affiora dal mare ereditato dalla nonna della nonna, risalendo indietro per decine e decine di anni, un po' adesso lo odia. È uno scherzo della natura, dice, mentre negli occhi le ripassano le immagini di quegli istanti, di quella notte di metà gennaio, mentre l'Italia sprofonda nella morsa del gelo, cercando di smaltire i chili di troppo accumulati nei cenoni natalizi.

Anna Maria Bossini è la proprietaria di un ristorante nella piccola isola davanti alla quale è avvenuto il naufragio. Anche lei gira lo sguardo e comincia a tremare perché quella nave è troppo vicina, troppo veloce. Altro che inchino, è una corsa

piena di rischi.

Lo scafo urta Le Scole e viene dilaniato. La nave viene giù. L'acqua irrompe nei compartimenti stagni. A bordo regna il caos, tra i pianti e gli strepiti e le urla di terrore, ma vista dal litorale la tragedia ha il sottofondo surreale di un silenzio rotto solo dal muggito dell'acciaio che si piega. Ci troviamo davanti agli occhi questa montagna immensa e siamo tutti colpiti: è una cosa innaturale, racconterà dopo. Una montagna davanti agli occhi. Il gigante di metallo. Una tragedia.

Anche Franca Caverio abita proprio di fronte al mare. Anche lei nel porto, come Rosalba. Eppure la nave non l'ha vista. Simbolo del terzo millennio imperante, la notizia la apprende da Internet.

Si precipita anche lei a cercare di dare una mano. Incrocia Schettino e gli indica la strada per l'hotel Bahamas. Lui si deve cambiare, deve trovare vestiti asciutti. E poi deve rilasciare qualche dichiarazione alla stampa.

Matteo Coppa è un gigliese. Alle 21.15 del 13 gennaio sta scendendo dalla strada provinciale verso la zona del porto. Sente un forte rumore di motori. Alzando lo sguardo verso l'orizzonte, notavo il fumaiolo di una nave da crociera. Incuriosito dal fatto che fosse troppo vicina alla costa, mi sono recato sul molo di levante, (molo rosso). Da questa posizione ho notato che la nave da crociera della società Costa riconosciuta dalla lettera C sul fumaiolo giallo, era estremamente vicina alla costa, e si muoveva a lento moto con la prua diretta verso nord. Quella nave è troppo vicina. Coppa ne parla con un amico. Alle 21.45 circa, ho chiamato telefonicamente il mio amico, Giorgio Fanciulli, che era sull'altro braccio del porto, più precisamente quello del molo di ponente, (molo verde). Immediatamente l'ho raggiunto e da quella posizione la visuale era nettamente migliore ed ho notato che la nave era sbandata sul fianco sinistro. Verso le ore 22.00 circa, le luci della nave si sono

spente per un tempo relativamente breve.

Ho intuito che a bordo ci potesse essere un problema grave perché non notavo alcun flash di macchine fotografiche che solitamente erano evidenti al passaggio delle navi da crociera. In aggiunta il moto della nave era molto lento ed in fine era notevolmente sbandata. Da terra i gigliesi hanno già capito tutto. Continua il racconto: Sul molo verde era presente il signor Ido Cavero, gestore degli ormeggi nel porto del Giglio, che aveva un VHF e si sentivano le comunicazioni con la Capitaneria di Porto di Livorno. Notavo che il Comandante della nave insisteva nel dire che era solo un guasto tecnico. Dopo poco tempo notavo che la nave si avvicinava lentamente con la poppa verso gli scogli. La poppa risultava molto bassa rispetto alla prora tanto che si notava il bulbo della stessa. Ad un certo punto la prua della nave ruotava verso destra, forse spinta dalla corrente. Un particolare che ricordo bene, è che ho sentito prima un forte rumore di catenario che scorre su ferro tipico di quando si da fondo all'ancora, poco dopo, non so indicare con la precisione il tempo, ho sentito nuovamente lo stesso rumore.

Giuseppe Canicattì lavora alla Capitaneria di Porto di Livorno.

Lunghe ore passate davanti agli schermi, a controllare tutte le segnalazioni, tutte le rotte, i tracciati. Il 13 di gennaio il turno inizia alle 22, per finire alle 7. Ma è un turno che non finirà mai.

Perché quella notte accade qualcosa. Gli operatori, alle 22, annotano tre parole semplici traffico marittimo regolare. In realtà, alle 21.35 è già successo il disastro. Ma nessuno lo sa. A parte gli abitanti del Giglio, ovviamente. La prima segnalazione alla Capitaneria arriva alle 22.06. L'operatore, diligentemente, annota: Ci contatta il Brigadiere Formuso dei carabinieri di Prato, informandoci di essere stato contattato dalla signora Calapai Lucia, la quale ha riferito di essere stata contattata dalla

madre signora Robi Concetta, la quale è imbarcata come passeggera su una nave della Costa Crociere. Seguono i dettagli della segnalazione: il soffitto che crolla durante la cena. Altri parleranno di piatti in frantumi, di stoviglie che volano, di tavoli rovesciati, del buio che improvvisamente invade la città galleggiante di specchi e stucchi.

L'operatore di turno avverte l'Ufficiale di Ispezione, perché di quella nave non si sa proprio nulla. Non abbiamo informazioni inerenti a navi in difficoltà e richiediamo se possibile di avere il nome della nave e il porto di partenza e arrivo. Non è stato lanciato nessun sos? Perché? E perché la Capitaneria del brillante capitano De Falco (quello del vada a bordo, cazzo) non sa niente di una nave che passa a poche centinaia di metri dall'Isola del Giglio? Interrogativi ai quali il processo dovrà dare risposte.

Ecco la trascrizione della chiamata tra i carabinieri di Prato e Calapai Lucia. Il chiamante è identificato come A, mentre il carabiniere (operatore) come O.

O - Carabinieri pronto.

A - Pronto si carabinieri.

O - Sì.

A - Scusi scusi eh sono a casa con degli amici, ha telefonato la madre della mia amica per chiamare soccorsi, perché sono in crociera con la costa crociera ee se ha picchiato la nave, una voce dietro indica sono tutti con i salvagenti chi si deve avvisare.

O - Cioè non ho capito? Cosa è successo?

A - Parlaci tu (cambio interlocutore) A - Scusa? Pronto?

O - Sì pronto.

A - la mia mamma mi ha telefonato mi ha telefonato ora è in crociera con la costa crociere, dice che che li hanno messi tutti con i salvagenti, ci sono cinquemila persone su questa nave, e li hanno messi a tutti coi salvagenti ci sono cinquemila persone su

questa nave cioè un monte di gente e non gli hanno dato informazioni di nessun genere stiamo andando a Civitavecchia vicino Savona?

O - Hu!

A - Come faccio io ad avere notizie pe

O - Dove è dove è ora la nave?

A - (l'interlocutore chiede ad altra persona) La nave ti fai dire dove è ora la nave? (ed altra persona chiede a sua volta dove si trova la nave) dove è la nave, dove è la nave dice che stavano ad andare a Civitavecchia ora sono vicino Savona ora lei è agitata piange, io non mi riesco a

O - A Savona?

A - Sì!

O - Ma quando sono partiti da Savona?

A - Dice sono in mezzo quando sono partiti?

A - (In sottofondo si sente altra persona che a sua volta chiede) Quando siete partiti?

A - Aiuto!

(Persona in sottofondo ripete a sua volta da alle sette sono partiti da Savona).

A - Alle sette sono partiti da Savona.

O - E sono le dieci e ora dove stanno? Non lo sa? A che altezza sono?

A - Ao, no. A che altezza sono?

O - Non lo sa eh?

A - Non lo sa, perché non gli hanno detto nulla.

O - Allora ascolti alle a che ora è partita alle ore sette, alle diciannove?

A - Alle sette.

O - Alle diciannove da Savona?

A - Alle sette di sera.

A - (Persona in sottofondo) ci sono le scialuppe A - Ci sono le scialuppe ho capito, ma alle sette di mattina o disera?

A - (Persona in sottofondo) ma alle sette di mattina o alle sette di sera?

O - E sarà partita alle sette di sera spero

A - (Persona in sottofondo) Alle sette di sera!

A bordo, mentre la capitaneria cerca di capire che cosa sta succedendo, regna il panico. Le scialuppe di emergenza vengono calate in mare, ma alcune finiscono sopra la gente che assiepa i ponti. Solo pochi minuti prima erano tutti seduti, elegantemente vestiti, al ristorante. Si mangia, si festeggia, si conversa. A bordo delle crociere nascono i gruppi, le amicizie. C'è chi va per conquistare, chi per essere conquistato. I passeggeri e l'equipaggio, tutti insieme, stavano cantando la più celebre delle canzoni di Modugno. Quando la luce va via e le stoviglie finiscono in terra, in un tripudio di tintinnii, il canto diventa un urlo. Ho sentito qualcuno entrare nella nostra cabina e dirci qualcosa, doveva essere un membro dell'equipaggio. Credo che ci abbia detto in inglese di abbandonare la nave, ma noi eravamo profondamente addormentati e non ho capito una parola di cosa dicesse. Solo quando la nave ha iniziato a inclinarsi notevolmente, ci siamo svegliati. Ci siamo mossi di corsa, ma tutte le vie di fuga erano bloccate Il livello dell'acqua si stava alzando: sono rimasto paralizzato dalla paura. Forse per la prima volta, ho realizzato che avremmo davvero potuto morire. La testimonianza è di Han Gi Duk, che insieme alla moglie Jung Hye Jin è stato salvato oltre 24 ore dopo l'impatto della nave contro lo scoglio. La nave era inclinata. Mentre camminavo su quello che era diventato il pavimento, una porta si è aperta sotto i miei piedi e sono precipitato per quattro o cinque metri, sono svenuto e quando mi sono risvegliato ero nell'acqua e avevo una gamba fratturata, racconterà il membro dell'equipaggio Manrico Giampedroni, dopo essere stato recuperato in tre ore di operazione rischiosissima da parte dei Vigili del Fuoco. Valter Cosentini era a bordo con la moglie e i

due figli di 5 e 9 anni. Parla sua mamma, Francesca: È stato un miracolo. Mio figlio, la moglie ed i suoi figli sono vivi per un puro miracolo.

Barbara Antelmi è una delle tre abruzzesi a bordo della nave. Le sue parole trasudano paura: Abbiamo sentito un rumore, come un treno su una rotaia, poi un boato forte. Volava di tutto, ho visto donne incinte e bambini che scivolavano da una parte all'altra, e i piccoli terrorizzati. Per un po' si sono spente le luci, e abbiamo preso i salvagenti, la nave si piegava velocemente. Ci hanno fatto salire sul ponte ma le scialuppe erano bloccate.

All'inizio non si riusciva a capire cosa fosse accaduto, ci parlavano di un'avaria al motore e all'impianto elettrico ma quando ho visto i camerieri piangere ho capito che era successo qualcosa di grave. C'è quel fischio, nell'aria, mentre la gente indossa il giubbotto di salvataggio. È l'allarme, state tranquilli, mormora un passeggero agli altri. Contraddizione nella tragedia.

Alle 22.06 la Capitaneria apprende che la nave in emergenza è la Costa Concordia. Gli operatori telefonano alla donna che aveva chiamato i carabinieri, che riferisce loro la tratta: Savona-Barcellona. Dopo 4 minuti la Capitaneria chiama il porto di Savona, che dà una risposta chiara: da qui non sono partite navi della Costa Crociere. Passano due minuti e arriva la posizione Gps. Ore 22.12, Costa Concordia in posizione 42 gradi 22 primi e 11 secondi e 010 gradi, 55 primi e 32 secondi in località Punta Lazzaretto. Lazzaretto. A volte la sorte sa essere davvero crudelmente ironica.

Due minuti dopo, a circa cinquanta minuti dall'urto, a bordo la situazione è già critica. Le voci dallo scafo raccontano dell'acqua che invade gli scompartimenti stagni, che zavorra un lato della nave, iniziando a farla inclinare, tra lettini per prendere il sole e ombrelloni che finiscono come proiettili in acqua. La Capitaneria contatta la nave. Chiediamo se hanno

problemi a bordo - annota il solito operatore - L'ufficiale all'apparato conferma che hanno un problema a bordo dovuto a un blackout da circa 20 minuti. Ritengono di risolvere tutto in breve tempo. Ma come?

Solo un blackout? È andata via la luce? In capitaneria iniziano a insospettirsi. E dal porto informano la nave che hanno ricevuto segnalazione di passeggeri che hanno indossato i giubbotti di salvataggio e che nella sala da pranzo è avvenuto un cedimento di parte del ponte superiore. Dall'altra parte, coriacei: Conferma che hanno solo un problema di blackout.

Frank Mario Lisker è un tedesco. Classe 1968, è imbarcato sulla Concordia. Nella serata del 13.01.2012 ero sul Ponte 3 a teatro con mia moglie. Alle 21.40 la nave si è improvvisamente inclinata, come se avesse virato bruscamente. Il mago che era sul palco è diventato bianco e siamo usciti dal teatro e ci siamo recati in cabina a prendere i giubbotti di salvataggio e tutti i nostri documenti, e successivamente al ponte 3 al punto di riunione. Sottolineo che fino alle ore 22.05 non è stato dato nessun allarme. Tengo a precisare che tutti i membri dell'equipaggio non sapevano cosa fare: correvano avanti e indietro ma non aiutavano nessuno: erano in panico. Alle 22.05, con il megafono, è stato detto che vi era un problema elettrico. L'annuncio di abbandonare la nave è avvenuto solo più tardi, non prima delle ore 23. Visto che la nave si stava inclinando dalla mia parte, ho detto a tutti i passeggeri che erano vicino a me di andare dall'altra parte, quella più alta rispetto al mare e molti mi hanno seguito. Infatti, la nave era troppo inclinata per poter calare le scialuppe nella parte bassa.

Come prevedibile, una scialuppa è caduta in mare malamente, provocando certamente gravi danni per i suoi componenti. In quei frangenti, tuttavia, un ufficiale della Costa, continuava a indicare di recarsi nella parte bassa, dicendo di tenersi per mano e salire sulle scialuppe. Sarebbe bastato dare

indicazioni diverse, ossia stare nella parte alta, per riuscire a salvare molte persone.

Le indicazioni erano incredibilmente illogiche. Ho visto alcune persone risucchiate sotto la nave. Ho visto l'ufficiale che mentre impartiva queste indicazioni illogiche era in contatto radio. Se le persone fossero rimaste nella parte alta si sarebbero salvate, ma le indicazioni impartite erano sbagliate. Ho visto molte persone cadere in mare poiché la nave era troppo inclinata per permettere loro di non precipitare in acqua. Denuncio la totale incompetenza dei membri dell'equipaggio e dell'ufficiale. Quest'ultimo, continuava a portare le persone nella parte pericolosa della nave. Ore 22.15: ufficiale di ispezione in sala operativa. L'atmosfera in capitaneria inizia a scaldarsi. Il capitano De Falco, l'eroe della telefonata a Schettino, arriverà tra 13 minuti. Nel frattempo gli operatori informano prima i carabinieri di avere il sospetto che la nave abbia ben altre problematiche rispetto al blackout comunicato. Contestualmente spediscono sul posto un pattugliatore della Guardia di Finanza. Alle 22.26 contattiamo la Costa Concordia per avere un aggiornamento della situazione. All'apparato risponde il Comandante dell'unità il quale riferisce di avere una via d'acqua aperta a bordo lato sinistro con sbandamento dell'unità. Richiediamo allo stesso eventuali feriti o deceduti. Riferisce negativamente. Su nostra richiesta di assistenza riferisce che necessita solamente di assistenza da parte di un rimorchiatore.

Insomma, l'ufficiale a bordo dice che non ci sono morti né feriti.

Basta un traino e andranno fuori dalle secche. In capitaneria chiamano De Falco, che prende in mano la situazione e manda sul posto tutte le navi a disposizione. Dal porto arrivano i messaggi alla nave Alessandro F e alla Giuseppe Sa perché vadano a prestare assistenza. Alle 22.34 è passata un'ora

dall'urto sullo scoglio: finalmente dalla Concordia iniziano ad ammettere qualcosa. Lo sbandamento continua. Dalla capitaneria iniziano a preparare i soccorsi, e chiedono quanti sono i passeggeri e l'equipaggio. La risposta è immediata: 3208 passeggeri e 1023 membri dell'equipaggio. Il ritmo della cronologia minuto per minuto si fa serrato. 22.36: ordine di far uscire una vedetta da porto Santo Stefano. 22.37: richiesta uscita di rimorchiatori. Alle 22.39 la nave della Guardia di Finanza ha finalmente raggiunto la Concordia.

Lo spettacolo che si presenta ai finanzieri è impressionante. La nave, alta 52 metri, è appoppata. Il gioiello varato da Fincantieri nel 2005 è il teatro di una devastazione impressionante.

L'ammiraglia di Costa è stata abbattuta come un fuscello. I sei motori Wartsila, dei diesel della potenza immane di oltre 75mila kw sono silenti. Sul lato, i finanzieri vedono un taglio di quasi 70 metri. Perché la storia della Concordia è tutta qui: questione di metri, di tempi, di velocità. E di voci. Quelle dalla battiglia, dei tanti soccorritori che si precipitano a dare una mano. Quelle dallo scafo, di chi deve eseguire ordini da un capitano in fuga. Quelle da lontano, della Costa Crociere. Quelle da vicino, della capitaneria. E pure quelle voci che commentarono con gesti di scongiuro la parabola della bottiglia di champagne, al momento del varo, che non si ruppe contro il fianco della nave, rimbalzando con un suono sordo sulla fiancata d'acciaio, in un percorso lungo metri per poi rimanere là, penzolante e intatta, simbolo di sventura tremenda sventura.

Ma torniamo a bordo. Nicla Ciutini è italiana. 1953, nata a Castelfranco Di Sopra, è una toscana. Davanti ai carabinieri arriverà sprovvista di qualunque documento. È rimasto tutto sulla nave naufragata. Il suo racconto fa rabbrividire. Mi trovavo a bordo della nave da crociera Costa Concordia in compagnia di mia cognata Antonella Cipriani, in quanto stavo

partecipando ad un corso di formazione professionale per parrucchieri organizzato dalla società AVATAR s.r.l., alla quale ho versato l'importo di â,¬2565,20 quale acquisto del viaggio e partecipazione al corso. Durante la cena organizzata a bordo della nave, alla quale stavo partecipando nel ristorante denominato Milano, sia io che tutti gli altri passeggeri presenti abbiamo udito un forte rumore e subito dopo abbiamo notato che la nave si è inclinata leggermente per poi riprendere, subito dopo, la posizione originale. Appena dopo, si verificava un blackout temporaneo che creava il panico a bordo. Nell'arco di un'ora e mezza, si sono verificati circa 3 o 4 blackout e per 2 o 3 volte il personale di bordo ci ha dato comunicazione che si era verificato un guasto tecnico, ma era tutto sotto controllo. A seguito di ciò, lo stesso personale ci comunicava di recarci ognuno presso le cabine assegnate e di chiuderci dentro. Appena arrivata alla cabina nr. 9278, assegnatami al 9° piano della nave, vedevo che la stessa era priva di corrente elettrica mentre il corridoio presentava le luci di emergenza accese. Per tale motivo, entravo e riuscivo a prendere solamente il giubbotto di emergenza ed un piumino. Nel contempo udivo il segnale di allarme, 7 squilli corti ed 1 lungo, il quale ci avvisava di abbandonare la nave, che già si presentava abbastanza inclinata. Al segnale di allarme mi accingevo a recarmi presso il punto di raccolta segnalato e allestito sul ponte nr. 4, al quale arrivavo malgrado la calca di gente presente. Giunta sul posto, ho avuto notevole difficoltà nel salire a bordo delle scialuppe rimaste in quanto ho notato che sulla prima a disposizione, oltre che alla presenza di donne e bambini, vi erano circa 6 o 7 persone che ho riconosciuto dall'abbigliamento quali cuochi del ristorante di bordo, che mi hanno bruscamente allontanata facendomi segno che non vi era più spazio. Ho provato a salire a bordo di tutte le scialuppe di quel ponte ma non vi sono riuscita perché tutte erano al completo. Riuscivo ad arrivare ad una

zattera di salvataggio ma questa non è mai arrivata a mare poiché si era incastrata sul bordo della nave. Dopo di ciò, a causa dell'inclinazione raggiunta dalla nave, mi sedevo a terra e da quella posizione raggiungevo, scivolando, il ponte opposto. Qui, finalmente, riuscivo ad imbarcarmi su una scialuppa di salvataggio ed a raggiungere la riva dell'Isola del Giglio. Nel tragitto tra il ponte nr. 4 e quello ove mi sono imbarcata, a causa dello scivolamento dovuto alla pendenza, andavo ad urtare con la spalla destra un corrimano lì installato ed ho sentito immediatamente un forte dolore che, comunque, mi ha permesso di raggiungere la riva.

Mancano pochi minuti alle 23. I finanzieri informano De Falco: le condizioni del mare e del vento sono buone. Nessuna tempesta, come quella che infurierà a febbraio, e che bloccherà per lungo tempo le operazioni di recupero del carburante, vera e propria bomba ecologica per gli abitanti del Giglio. Alle 22.44 il gigante si è ormai addormentato. Sempre la nave G104, delle Fiamme Gialle, riferisce che la Costa Concordia è appoggiata sul fondo lato dritto. Neppure 60 secondi dopo la Capitaneria chiama Schettino. Gli chiede chiaramente se la nave è appoggiata oppure no. Ma lui riferisce negativamente dichiarando che la stessa è in galleggiamento. Gli operatori chiedono inoltre se stanno navigando, riferiscono positivamente aggiungendo che si porteranno più sottocosta per poi dare ancora. Schettino mente.

Secondo l'accusa non è neppure più a bordo della nave. E non sta navigando. L'ordine di abbandono nave non è ancora stato dato. Assurdità si somma ad assurdità. Alle 22.48 gli ufficiali riferiscono che stavano valutando tale opportunità.

Ma le bugie hanno le gambe corte, ed è nell'estrema concisione dei carabinieri ci si rende conto di quanto la situazione fosse chiara a tutti.

Alle 22.43 i carabinieri (indicati come O) chiamano la

Questura (indicata come A):

A - Sì ciao è la Polizia la prima telefonata poi qui stanno arrivando a catena.. ascoltami urgentemente c'è una nave che sta affondando

O - Lo so lo so

A - ecco passami Orbetello subito

O - Lo sappiamo lo sappiam già la capitaneria di porto è stata messa al corrente

Intanto dall'Isola del Giglio parte la nave Aegilium per effettuare i soccorsi, e da Civitavecchia escono dal porto due rimorchiatori.

Macchine avanti tutta, c'è una nave naufragata. Naufragio. Termine d'altri tempi. Di quando viaggiare per mare era un'avventura, e bisognava essere uomini duri e coraggiosi per buttarsi nelle braccia di Nettuno, sfidando la potenza grande dei flutti. Invece accade. E accade all'inizio del 2012, che uno scoglio beffardo fa inciampare il gigante e lo abbatte.

Alle 22.51 Massimiliano Moroni, un passeggero, chiama i carabinieri. Ecco la trascrizione della telefonata: O - Carabinieri

A - Aiutateci vi prego la nave si piega ci hanno fatto scendere dalle scialuppe non ci dicono niente non ci dicono..

O - Stiamo arr. stiamo arrivando guardi, stiamo arrivando A - C'ho c'ho due bambini se stanno a senti male e non c'è la famo più perché ci hanno fatto scendere dalle scialuppe? Perché?

O - Penso qualcosa ora succede non si preoccupi tenga la calma che stiamo arrivando arrivano eh

A - No, non è arrivato, sono due ore che c'è dicono che stanno arrivando non è arrivato nessuno, io c'ho due bimbi piccoli c'ho due figli piccoli aiuto aiutateci quando, quando arrivano gli aiuti?

O - Devono arrivare guardi.

A - Non c'è non vediamo niente, non vediamo niente, c'è la nave che si sta ad inclinare sempre di più.

O - Sono partiti sono partiti anche qua da Grosseto guardi.

A - Grazie.

O - Va bene prego.

Alle 22.55 da Sarzana si alza in volo un elicottero. Procede spedito verso la Concordia. Tre minuti dopo finalmente il comandante Schettino, comunica alla capitaneria di aver disposto l'abbandono nave con l'utilizzo dei loro mezzi di salvataggio. Alle 23.06 Koala 9-09 riferisce di essere in fase di decollo da Sarzana. La prima motovedetta della Guardia di Finanza riferisce che le scialuppe di salvataggio dirigono per l'Isola del Giglio. Alle 23.37, a due ore dalla tragedia, la Capitaneria richiama ancora il Comandante della Concordia che riferisce che a bordo vi sono circa 300 persone, tra passeggeri ed equipaggio, ancora da sbarcare. Stessa informazione arriva, cinque minuti dopo, dai finanzieri. Le fiamme gialle fanno un gran lavoro, continuano ad arrivare informazioni: G104 riferisce che la Costa Concordia è immersa, lato dritta, per circa 36 metri. Minuto dopo minuto continuano le annotazioni con gli elecotteri che si alzano in volo, i rimorchiatori, le navi che vengono dirottate da Civitavecchia e dagli altri porti verso l'Isola del Giglio. Poco dopo mezzanotte arrivano in porto le prime 100 persone recuperate. Dalla Prefettura si inizia a pensare ai naufraghi. Grosseto chiama la Capitaneria e riferisce che già dalla notte stessa molti saranno portati sulla terraferma.

Non tutti i naufraghi arrivano in porto. C'è gente che ce la fa da sola. E c'è chi, sull'Isola, incontra Schettino. Che di tornare a bordo non ha nessuna voglia. Roberto Galli, gigliese doc, è il comandante della Polizia Municipale. Ecco il suo racconto.

Intorno alle ore 00.15, mentre mi trovavo al porto del Giglio notavo, nella scogliera prospicente la nave incagliata, delle luci intermittenti che si intravedevano sopra gli scogli. Avendo facilmente intuito che si trattava di naufraghi che da soli avevano raggiunto la costa immediatamente mi portavo insieme

all'Agente di Polizia Municipale Giuseppe Monti in quel punto. Siamo arrivati circa 20 minuti dopo e lì erano già arrivati un centinaio di naufraghi, ai quali abbiamo prestato soccorso, indirizzandoli verso il viottolo che consente di arrivare alla villa Canossa. Indirizzata lungo il viottolo la colonna di naufraghi, temendo che sugli scogli potessero ancora esserci persone bisognose d'aiuto, mi portavo sulla scogliera per ispezionare la zona. Durante questa attività ho individuato cinque o sei persone che stavano dritte, rivolte verso la nave incagliata e parlavano tra loro. Mi sono avvicinato, mi sono qualificato, ed ho chiesto loro chi fossero. Ho appreso da loro stessi che erano membri dell'equipaggio ed in particolare due di loro si sono qualificati come il Comandante della nave Costa Concordia ed il secondo Comandante o forse il secondo Ufficiale. Tale particolare non lo ricordo con certezza. A costoro ho chiesto contezza di cosa stessero facendo ed avendo appreso che tra di loro c'era il Comandante della nave mi sono rivolto a lui per concordare le attività di soccorso. Ricordo perfettamente di aver parlato con il comandante Schettino e di avergli detto di essere in grado di reperire un natante con il quale poter nuovamente raggiungere la nave e prestare i soccorsi necessari dall'interno della nave stessa. Tale mia intenzione è stata immediatamente recepita ed appoggiata dal secondo Comandante o Ufficiale mentre il comandante Schettino ha dapprima tergiversato dopodiché ha rifiutato il mio invito dicendo che lui doveva rimanere in quel posto a controllare la sua nave. Nel frattempo il comandante Schettino effettuava oppure riceveva delle telefonate. La mia presenza su quegli scogli unitamente ai membri dell'equipaggio è durata circa 30 minuti durante i quali io controllavo lo specchio d'acqua davanti a me per vedere se arrivavano nuovi naufraghi. Durante quei trenta minuti circa in più di una circostanza ho ripetuto al comandante Schettino l'intenzione di andare a bordo della nave ma lui ogni volta

rispondeva sempre alla stessa maniera, cioè che doveva rimanere lì per controllare la sua nave. Ricordo anche che Schettino in più di una circostanza mi ha chiesto il motivo per cui gli scogli contro i quali era entrato in collisione non fossero segnalati.

Il cielo dell'Isola è affollato, tra elicotteri e soccorritori. Alle 00.34 del 14 gennaio Schettino riferisce di trovarsi a bordo di una scialuppa lato dritto e comunica che vede tre persone in acqua. E ancora, alle 00.42, le famose telefonate tra Schettino e De Falco. Quelle di vada a bordo, cazzo (all'1.46 minuti). Sono registrate, valgono più di mille parole scritte. Poco dopo l'una viene contattato anche il ministero dell'Ambiente, per gli aspetti inerenti l'inquinamento. Dopo l'una, la paura dei soccorritori è una sola: che la nave continui ad affondare, inabissandosi metro dopo metro, su un fondale. Il fondo del mostro di metallo è però fermo su un pinnacolo, e ci resta. Lo confermano i finanzieri:

Riferiscono che da circa 20 minuti la nave si è stabilizzata.

L'imbarcazione G104, la prima a intervenire, è ormai un vero e proprio punto di riferimento. Coordina tutte le operazioni, comunica con gli elicotteri, dispongono l'imbarco delle persone sui traghetti.

All'Isola del Giglio intanto è emergenza. Una donna chiama i carabinieri

A - Pronto!

O - Carabinieri, pronto!

A - Senta, sono una delle persone fortunate che sono potute sbarcare dalla Concordia

O - Sì mi dica

A - Volevo sapere, non avete la possibilità di potarci delle cose per coprirci, finché siamo fuori, perché fa un freddo cane, perché non sappiamo cosa dobbiamo fare.

O - Signora noi in questo momento abbiamo pochi Carabinieri sul posto e stiamo provvedendo con la Protezione

Civile.

A - Magari qualche plaid, qualche cosa perché o ci trovate un posto dove stare, ma almeno qualche plaid perché stiamo tutti morendo di freddo.

O - Sicuramente la vostra situazione è difficile signora, noi da Grosseto, la Protezione Civile stiamo provvedendo a mandare sul posto del materiale giusto per voi.

A - Sì

O - Siete sbarcati con tutte le...ma le valigie l'avete lasciate sulla nave?

A - Ahime! perchè stavamo mangiando quindi...stavamo vestiti normali.

O - Signora, noi abbiamoin quel porto ci sono soltanto due Carabinieri, ma sicuramente ne arriveranno degli altri.

A - Grazie.

O - Prego, arrivederci.

Alle 2.51 alla Capitaneria arriva il responsabile alla sicurezza di Costa Crociere. Due minuti dopo la Capitaneria parla ancora con G104, che conferma: Schettino si sta recando in porto tramite scialuppa di salvataggio. Alle 3.52 arrivano i primi feriti, quattro persone.

Il naufragio, nella grande emergenza, ha tanti piccoli atti di eroismo. Come quello dell'aerosoccorritore, che torna di corsa al ponte 4 per soccorrere una persona diabetica che necessita di insulina. Mancano due minuti alle tre, e iniziano a registrarsi gli sbarchi all'Isola del Giglio. Duecento persone le imbarca la Diamund, ben 600 la nave Isola del Giglio. In acqua si calano i sub, che soccorrono una persona con fratture. Intorno, sempre la G104, che tiene d'occhio il gigante. Ci sono 27 metri di fondale, spiegano le fiamme gialle. Passano le ore. Ancora è scuro.

Alle 5.50 del mattino Rosanna Ollei è all'Isola del Giglio. È una signora mora, con le labbra truccate con un rosso opaco,

avvolta in un accappatoio chiaro. La voce è rotta dalla stanchezza, ma non nasconde il forte accento ciociaro: Ero nel salone da ballo, al quinto ponte. Avevamo la stanza al sesto ponte. Ho sentito l'urto, ho immaginato avessimo colpito qualcosa. Siamo scappati, sono andata a prendere i ragazzi, poi siamo scappati giù verso le scialuppe. C'era il panico globale. Dieci minuti dopo, sull'Isola sbarcano altre decine di naufraghi: sono tutti avvolti in teli giallo fosforescente. Paiono fantasmi nella notte. Si aggirano con aria spaurita davanti alle case colorate del porticciolo. Alle 6.14 l'ultimo sussulto. I finanzieri riferiscono di aver sentito che a bordo ci sono altre 30 persone ferite. Un minuto dopo i vigili del fuoco smentiscono. L'ultima annotazione è delle 6.21: I finanzieri riferiscono che i vigili del fuoco effettueranno una riunione per organizzare una successiva visita a bordo. Il capo turno in Sala Operativa, Giuseppe Canicattì, firma lo statino. La lunga notte della Concordia è finita.

Cronologia

Venerdì 13 gennaio

La Costa Concordia si incaglia di fronte all'Isola del Giglio.

Sabato 14 gennaio

Iniziano gli interrogatori. Il Comandante della Costa Concordia Francesco Schettino viene arrestato. Deve rispondere dell'accusa di naufragio, omicidio colposo plurimo e abbandono della nave. Indagato anche il primo ufficiale Ciro Ambrosio, responsabile della guardia in plancia.

Martedì 17 gennaio

Al comandante Schettino vengono concessi, dopo essere stato interrogato, gli arresti domiciliari nella sua casa a Meta di Sorrento. Il Comandante raggiunge casa sua viaggiando sulla propria auto.

Domenica 12 febbraio

Iniziano le operazioni di 'defueling', ovvero di recupero del carburante dai serbatoi della nave.

Sabato 18 febbraio

Secondo la perizia tossicologica sui capelli e sulle urine di Francesco Schettino, si può escludere che il Capitano abbia mai assunto stupefacenti, anche se sulla parte esterna del capello risulta una contaminazione quasi impercettibile da cocaina.

Mercoledì 22 febbraio

A oltre un mese di distanza dall'incidente, la Concordia restituisce otto cadaveri. Tra questi c'è anche il corpo di Dayana

Arlotti, la bimba di appena 5 anni di Rimini, la più giovane delle vittime. Era in crociera con il papà William Arlotti.

La procura di Grosseto invia altri sette avvisi di garanzia. I nuovi indagati sono tre manager della Costa - il vicepresidente esecutivo Manfred Ursprunger, il capo dell'unità di crisi Roberto Ferrarini e il fleet superintendent Paolo Parodi - e quattro ufficiali: Andrea Bongiovanni, Roberto Bosio, Silvia Coronica e Salvatore Ursino.

Giovedì 23 febbraio

Mancata comunicazione alle autorità marittime dopo che la nave urtò contro gli scogli: questo il nuovo capo di accusa per il Comandante della Costa Concordia Francesco Schettino. La stessa ipotesi di accusa è contestata dai Pm di Grosseto a vario titolo anche agli ufficiali indagati.

Sabato 3 marzo

Al Teatro Moderno di Grosseto l'udienza per il conferimento degli incarichi per l'incidente probatorio. Nuovo reato per Schettino: danneggiamento di habitat.

Venerdì 9 marzo

Inizio delle operazioni peritali.

Sabato 9 giugno

Scade il termine di 90 giorni, salvo proroga, assegnato dal Gip di Grosseto, Valeria Montesarchio, per la consegna delle perizie.

Sabato 21 luglio

È la data della prossima udienza dell'incidente probatorio: ore 9 presso il tribunale di Grosseto.

La tragedia minuto per minuto nel resoconto della Capitaneria di Porto di Livorno

22.00 Il traffico marittimo è regolare.

22.06 I carabinieri di Prato contattano la capitaneria di Livorno: una donna li ha chiamati riferendo di una telefonata della madre, imbarcata come passeggera su una nave della

Costa Crociera. La donna ha riferito di problemi a bordo: durante la cena il soffitto sopra il ristorante è caduto sulle persone presenti ed è stato dato ordine di indossare il giubbotto di salvataggio a tutte le persone a bordo. Ma al momento la capitaneria non ha informazioni inerenti a navi in difficoltà.

22.12 Da una verifica tramite sistema Ais viene individuata la Costa Concordia in prossimità dell'Isola del Giglio in posizione 42°22',11N - 010°55',32E in località Punta Lazzaretto.

22.14 La Capitaneria contatta la Costa Concordia richiedendo se hanno problemi a bordo. L'ufficiale all'apparato conferma che hanno un problema a bordo dovuto a un blackout da circa 20 minuti. Ritengono di risolvere il tutto in breve tempo. La Capitaneria riferisce la telefonata della passeggera a bordo. Confermano che hanno solo un problema di blackout.

22.16 La motovedetta G104 della Guardia di Finanza è nei pressi dell'Isola del Giglio e si prepara a prestare assistenza.

22.26 La Capitaneria contatta la Costa Concordia per avere un aggiornamento della situazione. All'apparato risponde il Comandante dell'unità il quale riferisce di avere una via d'acqua aperta a bordo lato sinistro con sbandamento dell'unità. Si chiede di eventuali feriti o deceduti, risposta negativa. Alla richiesta di assistenza dallaConcordia riferiscono che necessitano solamente di assistenza da parte di un rimorchiatore. Informati il comandante De Falco e il comandante Scaramella.

22.28 Il comandante De Falco in sala operativa dispone di effet

tuare un controllo Ais e di dirottare sul posto tutte le navi presenti in zona.

22.34 La capitaneria contatta la Costa Concordia per un aggiornamento sulla situazione di galleggiabilità : riferiscono che lo sbandamento sta continuando e dichiarano la situazione di distress.

22.40 La Costa Concordia sollecita l'invio di un rimorchiatore in zona.

22.45 La Capitaneria contatta il Comandante della Costa Concordia per chiedere conferma che l'unità sia appoggiata sul fondo. Risposta negativa: la nave è in galleggiamento. Aggiungono che stanno navigando e che si porteranno più sottocosta per poi dare à ncora.

22.48 La Capitaneria contatta il bordo della Costa Concordia per richiedere se hanno valutato la possibilità di dare l'ordine di abbandono nave, riferiscono che stavano valutando tale opportunità.

22.58 Contattata la Costa Concordia, il Comandante della stessa comunica di aver disposto l'abbandono nave con l'utilizzo dei loro mezzi di salvataggio. In zona sta giungendo la motonave Aegilium che opererà per il soccorso.

23.23 Costa Concordia riferisce di avere un grosso sbandamento sul lato di dritta e richiede intervento di una unità navale.

23.37 La Capitaneria contatta la Costa Concordia ed il Comandante della nave riferisce che a bordo vi sono circa 300 persone, tra passeggeri ed equipaggio, ancora da sbarcare.

23.46 La motovedetta della Guardia di Finanza riferisce che Costa Concordia è immersa, lato dritta, per circa 36 metri.

00.05 La Capitaneria prova a contattare via filo il bordo della Concordia con esito negativo.

00.12 La motovedetta della Guardia di Finanza comunica che sul latro dritto della Concordia stanno effettuando operazioni di sbarco a mezzo scialuppa di salvataggio mentre sul lato sinistro una scialuppa è bloccata.

00.24 A tutte le unità presenti in zona viene ordinato di mettere in mare le zattere di salvataggio per agevolare lo sbarco dei passeggeri.

00.28 Si chiede che una unità navale rientri a Porto Santo

Stefano per imbarcare medici da condurre al Giglio.

00.32 Il Comandante della Concordia riferisce che ci sono persone in mare sul lato dritto.

00.34 Il Comandante della Concordia riferisce di trovarsi a bordo di una scialuppa lato dritto e comunica che vede tre persone in acqua.

00.36 La Finanza comunica che a bordo della Concordia vedono 70/80 persone tra anziani e bambini e chiedono il recupero di questi ultimi a mezzo elicottero. Altre due motonavi stanno effettuando il recupero delle persone sulla zattera bloccata.

00.38 Ci sono ancora molte persone a bordo e delle persone in acqua tra la costa e la nave.

00.42 Il Comandante della Concordia, contattato dalla Capitaneria, riferisce che lui e tutti gli ufficiali sono su una scialuppa di salvataggio. Il Comandante De Falco ordina che risalgano a bordo per coordinare lo sbarco dei passeggeri.

01.15 Viene contattato il Ministero dell'ambiente per gli aspetti inerenti l'inquinamento.

01.46 Il Comandante De Falco contatta il Comandante della Costa Concordia Schettino e gli ordina di risalire a bordo tramite biscaggina e fare un resoconto della situazione.

02.53 Gli uomini della Guardia di Finanza stanno salendo a bordo a mezzo biscaggina. Confermano che Schettino, tramite scialuppa di salvataggio, si sta recando in porto.

03.05 La motonave Isola del Giglio sta imbarcando 300 persone oltre alle trecento già imbarcate dopodiché si dirigerà vero il porto di Santo Stefano. A bordo hanno 5 feriti e tre defunti.

03.17 Il comandante dei carabinieri sta isolando Schettino senza ammanettarlo.

03.44 L'aerosoccorritore stima che ci sono ancora 40/50 persone a bordo.

03.56 A poppavia della nave restano circa 50 persone, a proravia c'è una persona con frattura.

04.19 Da circa due ore la Concordia è stabile, inclinata sul lato destro con le eliche fuori dall'acqua.

04.22 Da una stima visiva restano a bordo circa 30 persone.

04.46 La motovedetta della Finanza comunica che il trasbordo è terminato e che a bordo è presente solo il personale dei Vigili del Fuoco.

05.14 L'ufficiale di bordo e i Vigili del Fuoco sono a bordo della Concordia per un'ispezione accurata all'interno della nave.

06.17 Il primo gruppo di Vigili del Fuoco e l'ufficiale di bordo Pellegrini sono sbarcati. Anche il secondo gruppo di Vigili del Fuoco sta per sbarcare in quanto le condizioni di ricerca a bordo sono difficili.

Schettino, il capitano più famoso del mondo

Parte I - Il Comandante

Quello scoglio non era segnato sulle carte. Io ho fatto una normale navigazione turistica. Sono le sue prime parole dopo il ritorno a terra, ripreso dalle televisioni. Lo giuro, non è vero che ho abbandonato la nave. Breve pausa. Me ne sono andato per ultimo.

L'hanno definito in tanti modi: bugiardo, stupido, criminale, ma qualcuno anche eroe. La sera di venerdì 13 gennaio 2012 alla guida della nave c'è lui, il comandante Francesco Schettino. Ed è subito diventato lui, inevitabilmente, il grande protagonista della tragedia del Giglio. Si è parlato tantissimo di Schettino: del suo errore umano, come lo definisce la Costa, ma anche di quello che ha fatto prima e dopo l'impatto del transatlantico con lo scoglio delle Scole. Qualcuno ha persino sovrapposto il suo comportamento con le caratteristiche dell'italiano medio. Ma chi è veramente il capitano, suo malgrado, più conosciuto dagli italiani?

E quali sono le sue responsabilità?

IL NAUFRAGIO

23.14.12 - SCHETTINO: Fondo l'acqua viene?

23.14.19 - CANESSA: Se c'è qualche punto buono

23.14.26 - SCHETTINO: (parla alla radio) no c'è solo il diesel elettrico di emergency, non ce la fa a tenere tutte cose. I motori d'emergenza sono diesel sono due compartimenti (interlocutore) dei motori di prua e quelli di poppa! 1, 2, 3, 4, 5 e

6.

23.14.50 - SCHETTINO: Dei generatori e dei motori elettrici, praticamente ci sta uno squarcio, credo, il Direttore ancora non me lo sa dire! Però vede l'acqua giù ho chiuso tutte le porte stagne!

23.15.25 - SCHETTINO: (continua a parlare al telefono) Sì e secondo me sono a vuoto, sì perché voglio capire bene, perché il Direttore mi dice: abbiamo solamente questi due compartimenti; con due compartimenti noi navighiamo non ci sta' problemi! Anche perché la perdita si è fermata! Adesso non riescono a mettere in moto lepompe di servizio! Noi stiamo scarrocciando a terra a che fondale siamo qua?

23.15.45 - URSINO: Oltre 100 metri.

23.15.47 - SCHETTINO: Va bene con la linea di carena se ce la facciamo vediamo prima con il (Doppe) se ce la facciamo.

23.16.14 - SCHETTINO: Ci dica al Direttore se per favore può mettere l'ancora a sinistra va

23.16.17 - URSINO: In questo momento, Comandante, non possono non possono!

23.16.19 - SCHETTINO: Va bene dobbiamo dare solo aspettiamo solo che scarrocciamo qualche poco più in alto e più basso e diamo fondo all'ancora (incomprensibile) sul ponte e mo vediamo!

23.16.31 - CORONICA: Comandante Schettino (incomprensibile) 23.16.32 - SCHETTINO: Sì, sì, mo' vediamo23.16.36 - IACCARINO: Comandante, è Iaccarino!

23.16.36 - SCHETTINO: Avanti avanti (parla alla radio) sì!

23.16.36 - IACCARINO: Zona 7 asciutta, zona 7 asciutta!

23.16.39 - Bosio: Zona 7 asciutta, quindi al momento confermi sia il (incomprensibile) che i generatori 1, 2 e 3 al momento basta?

23.16.46 - SCHETTINO: Perché u Direttore non mi capisce!

23.16.49 - RADIO: Generatori 1, 2 e 3

23.16.53 - Bosio: Al momento sembra indenne il motore principale di poppa ed il generatore 1, 2, 3 quindi son due e due

23.16.58 - SCHETTINO: I motori 4, 5 e 6 ci stanno? (si rivolge a Bosio)

23.17.00 - Bosio: Guarda un po' se riesci a trovare il direttore e chiedi per il 4, 5 e 6 va! (parla alla radio) Sono i momenti del naufragio della Costa Concordia, raccontati attraverso la trascrizione del video girato sulla plancia. L'impatto con lo scoglio delle Scole è avvenuto un'ora e mezza prima, tra le 21.35 e le 21.40. Il comandante Schettino si trova insieme agli altri ufficiali ancora sul ponte di comando. La registrazione del video si interrompe per circa otto minuti e riprende alle 23.25. Ecco come continua la trascrizione eseguita dagli investigatori:

- Il filmato riprende e si sente la voce del comandante Francesco Schettino che dice in dialetto campano come mai ci stiamo sv voglio sapere le pompe di esaurimento funzionano oppure no? Dopo alcuni secondi di silenzio si sente ancora il Comandante che dice in dialetto campano E come non parte niente?

- Il messaggio via radio ufficiale Iaccarino.

- Martino Pellegrini dice: Vai dimmi.

- La voce metallica proveniente dall'apparato radio dice: Guardi la situazione è diventata insostenibile.

- Il comandante Schettino dice: Va buo'! Ma l'acqua dove si è fermata?

- In sottofondo si sente la voce di Iaccarino, verosimilmente proveniente da una radio portatile che dice: L'acqua sta iniziando a salire, a dritta (incomprensibile) acqua al ponte zero.

- Si sente Bosio che dice: Va bene, sta entra avete acqua lì al ponte zero sì?

- Iaccarino dice: Affermativo l'acqua è quasi arrivata al

generatore di poppa, continua continua a salire continua a salire c'è un metro d'acqua.

- L'ufficiale di coperta Ciro Ambrosio che a video si vede di spalle, alzare la mano destra verso un dispositivo elettronico, rivolgendosi ad una persona che ha di fronte e gli dice: L'acqua continua a salire è arrivata al ponte zero e si fermerà al ponte zero!

- Si accavallano le voci del comandante Schettino che dice: Dovete chiudere le porte stagne e quelle di altri incomprensibili.

- Bosio dice: Ricevuto.

- Ambrosio dice: Dovete chiudere le porte stagne, tutte chiuse! Le porte stagne tutte chiuse! Porte stagne tutte chiuse subito!

- Iaccarino dice: C'è acqua che entra dalle porte taglia fuoco, continua ad entrare acqua dalle porte tagliafuoco.

- Schettino dice: E allora niente, dobbiamo dare l'abbandono nave.

Quasi due ore dopo, dunque, il Comandante decide di annunciare ai passeggeri che devono scendere dalla Costa Concordia. Subito dopo, alle 23.26, si registra il passaggio che forse colpisce di più, ovvero la reazione di Schettino alla notizia che qualcuno se ne sta già andando per conto proprio.

- Si sente una voce maschile dire: I passeggeri stanno entrando in sicurezza.

- Schettino dice: Ma da dove venite?

- Bosio dice: Comandante, i passeggeri stanno incominciando ad entrare sulle lance da soli.

Schettino risponde con una tipica espressione dialettale:

- Vabbuo', vabbuo' iaah! Facciamoli andare a terra!

Vabb..ok! ok! Ok! Devo dare

- Pellegrini dice: Emergenza generale.

- Il comandante Schettino dice: Vai! Vai! Piglia sto telefono. Una persona, verosimilmente Schettino, passa un oggetto tipo

un telefono al terzo ufficiale Silvia Coronica, che lei ripone sulla plancia.

- Una voce maschile, forse Schettino, dice: Abbandono nave, poi un'altra voce maschile diversa ripete: Abbandono nave.

- Si sente una voce maschile che dice: Diamo l'emergenza! Diamo l'emergenza eh!

- Schettino dice: Come stiamo con con Poi in sottofondo Andrea Buongiovanni ripete: L'emergenza generale, l'emergenza generale, poi alcune voci si sovrappongono e la conversazione diventa incomprensibile.

Sono momenti concitati e drammatici. Ma Schettino prima di prendere decisioni sembra voler sentire a tutti i costi Roberto Ferrarini di Costa Crociere.

- Una voce maschile dice: Che dobbiamo aspettare Comandante?

- Schettino dice: Fammi chiama' un attimo a Ferrarini!

- Iaccarino dalla radio dice: L'acqua al ponte zero di dritta continua a salire, continua a salire.

- Bosio, parlando con Iaccarino, ripete: Continua a salire a dritta, ricevuto.

La Costa Concordia è ormai invasa dall'acqua, ma Schettino parla ancora di un ipotetico rimorchiatore che sarebbe dovuto arrivare a trascinare la nave.

- Schettino dice una parola incomprensibile, forse il rimorchiatore sta arrivando?

- Pellegrino dice a Schettino: L'altra macchina (incomprensibile) ad andare via!

- Schettino dice: Falli andare via

- Pellegrino dice: Andate via! Andate via! Andate via, capo? Andate! Andate ciao!

- Una voce maschile non riconoscibile dice: Facciamo l'annuncio per convenzione di andare?

Schettino temporeggia ancora. Parla di un oggetto da

svitare.

- Aspetta un attimo, vediamo se riesco a svitare pure questo.

- Schettino dice: Chiama, chiama, chiama la Capitaneria di Livorno aspetta poi voci sovrapposte incomprensibili.

- Schettino dice: Compamare Civitavecchia.

- Iaccarino dice ancora: Attendo istruzioni.

- Ambrosio dice: Compamare Civitavecchia da Costa Concordia e Bosio, parlando verosimilmente alla radio, dice:

Ponte va bene, guarda stiamo non so sala macchina, stanno (incomprensibile) di sicurezza, via via.

- Iaccarino dice ancora: Va bene vengo via comandante.

Ma Iaccarino quando dice comandante non si sta rivolgendo a Schettino, bensì a Bosio.

- Bosio dice: Eeee Iaccarino a man a mano che andate assicuratevi che non ci sia gente in giro. In sottofondo si sente una voce dalla radio che dice Livorno e contestualmente una voce ripete la serie numerica 3-4-5.

Dopo di che il primo ufficiale Ciro Ambrosio detta un numero a Schettino, probabilmente quello della Capitaneria di Livorno. Poco dopo Schettino sta parlando al telefono:

- Schettino dice: Guardi io penso che (incomprensibile) stiamo imbarcando acqua (incomprensibile). Tanto è calma piatta e poi Dio ci pensa.

- Alcune persone dicono: Lascia a terra, lascia a terra, metti giu'.

- Schettino dice: No, no, no, non abbiamo problemi (voci e rumori sovrapposti incomprensibili) dobbiamo semplicemente mettere i passeggeri a mare (incomprensibile) se ci mandate dei mezzi per cortesia.

- Bosio dice: Avanti, poi voci e rumori sovrapposti e ancora Bosio che dice: Ponte ponte avanti. A video si vede che Bosio passa dalla destra della plancia alla sinistra.

- Iaccarino dice: Allora Roberto guarda (incomprensibile)

devono andare via!!

A questo punto Schettino viene incalzato. I suoi ufficiali lo incoraggiano a dire ai passeggeri di scendere dalla Concordia.

- Una voce maschile dice: Dia l'abbandono nave.

- Bosio a questo punto ripete: Devono andare via!

- Si sentono voci sovrapposte che dicono emergenza generale, emergenza generale e contestualmente la telecamera cambia inquadratura piu' spostandosi da destra a sinistra ed alcune persone con fare concitato si muovono sulla plancia. Nei secondi successivi si sente ripetere la parola emergenza generale con dei messaggi radio incomprensibili.

- Voci sovrapposte, in sottofondo si sente una voce in chiaro dialetto campano, verosimilmente di Schettino, che dice:Di sotto se sono agibili e questa cazzo di acqua cosa succede, cosa fa! Qua sta tutto in avaria!

Alla fine, dopo una quarantina di secondi, Schettino capisce la gravità della situazione.

- Una voce maschile, verosimilmente di Schettino, dice: Ok, mo' (parola incomprensibile) ho capito tutto, chiamiamo la gente. Chiamate le hostess diteci che fanno l'annuncio, che chiamano le persone (voci sovrapposte incomprensibili) che andiamo sotto l'isola, e che ci sono l'isola è vicina (voce metallica che prouncia due volte Avanti, avanti).

- Una voce maschile, versoimilmente di Schettino, dice: Chiamatemi Mantelloni (o Martelloni), il numero d'emergenza, chiamatemi Mantelloni.

- Di Lena dice: Avanti, poi un altro chiama Ciro?, in sottofondo si sente ancora pronunciare la parola Avanti, poi voci sovrapposte a suoni (l'allarme) ed in sottofondo si sente ancora una voce maschile, verosimilmente di Schettino dire Il numero di Mantelloni, poi si sovrappongono altri rumori e suoni e dall'apparato radio si sente: Concordia?

- Di Lena dice: Il numero 345.

- Bosio dice: L'emergenza l'abbiamo data, poi voci e rumori sovrapposti.

- Concordia qui è la Compamare, aggiornamento situazione e contestualmente Scarpato risponde al telefono e dice:

Pronto, sì un secondo. Scusi comandante! Un secondo comandante!. Nel video si un uomo che sporgendosi dalla plancia verso la prua della nave passa il telefono ad una persona, verosimilmente il Comandante.

- Si sente una voce maschile, verosimilmente quella di Schettino, pronunciare le parole: Abbandoniamo la nave.

- Ambrosio ripete: Abbandoniamo la nave, poi lo ripete anche Buongiovanni: Abbandoniamo la nave.

- Schettino dice: Abbiamo dato l'emergenza grave, qua dobbiamo dare l'abbandono, l'abbandono! Si sta allagando tutte cose!

- Schettino dice: Lascia acceso, lascia acceso.

- Schettino continua il discorso precedente: Andare a una certa gittata, poi se del caso mettiamo la lancia in acqua.

- Si sente Ambrosio che, rivolgendosi, ad una persona: No impossibile.

Sono passate quasi due ore dall'incidente. La tragedia della Costa Concordia è appena cominciata.

LE ACCUSE

Il 14 gennaio, il giorno dopo l'incidente, Schettino viene arrestato. Agli inquirenti pare subito evidente che le affermazioni da lui rese durante la breve intervista concessa alle televisioni non corrispondono alla realtà dei fatti. Il procuratore capo di Grosseto Francesco Verusio formula immediatamente tre accuse al Comandante: l'eccessiva velocità della nave, l'abbandono della Concordia e il non essere sceso per ultimo come prevede il codice navale. I reati contestati a Schettino sono elencati nell'ordinanza del giudice per le indagini preliminari Valeria Montesarchio:

a) 113, in concorso con Ciro Ambrosio, 449 in riferimento all'art. 428, 589 c.p., per avere, in cooperazione tra loro, Schettino quale Comandante della nave Costa Concordia, Ambrosio quale primo ufficiale di coperta (responsabile della guardia) per colpa consistita in imprudenza, negligenza e imperizia e in violazione della normativa di settore (e in particolare dell'art. 6, 1. 27 dicembre 1977 n. 1085, per avere mantenuto una velocità superiore a 15 nodi, ancorché in prossimità di ostacoli, in modo da non poter agire in maniera appropriata ed efficiente per evitare abbordaggi e per arrestare il natante entro una distanza adeguata alle circostanze e alle condizioni del momento), cagionato il naufragio della suddetta Costa Concordia, al contempo cosi cagionando la morte di Tomas Alberto Costina Mendoza, Jean Pierre Micheaud e Francis Servel, i quali, caduti in mare, perivano per annegamento ovvero per ipotermia.

b)81 e 591 c.p., per avere abbandonato circa trecento persone (passeggeri sulla nave da crociera Costa Concordia), incapaci di provvedere per se stessi (in particolare, poiché ancora a bordo della suddetta motonave, in fase di naufragio ed in ora notturna),dei quali doveva avere cura in quanto Comandante della suddetta motonave.

c) 1097 cod. nav., per non essere sceso per ultimo da bordo della motonave Costa Concordia, della quale era Comandante, durante l'abbandono della medesima (in pericolo, siccome in fase di naufragio).

Nonostante le pesanti accuse, il Gip Montesarchio decide, in seguito all'interrogatorio del 17 gennaio, di far uscire dal carcere Schettino concedendogli gli arresti domiciliari. Il Gip, pur riconoscendo che sussistono i gravi indizi in ordine ai reati ipotizzati dalla Pubblica Accusa, non accoglie le richieste del Pubblico Ministero. Esclude sia il pericolo di inquinamento probatorio sia quello di fuga, sottolineando invece quello di

possibile reiterazione del reato: Seppure Schettino ammette la propria imprudenza nel corso dell'interrogatorio, egli cerca di temperare l'enormità del suo errore con la manovra successiva, compiuta per evitare l'allontanamento della nave dalla Costa del Giglio. Appare indice di una incredibile leggerezza nel valutare la portata effettiva della condotta posta in atto.

A Schettino, nonostante l'atto d'appello del Pubblico Ministero, viene quindi permesso di raggiungere la propria abitazione di Meta di Sorrento, in provincia di Napoli, con il divieto assoluto di allontanarsi e di comunicare con qualunque mezzo con persone diverse dai suoi conviventi.

I reati contestati a Schettino vengono integrati il giorno 20 febbraio nella richiesta di estensione soggettiva di incidente probatorio. Le accuse, che vengono estese anche ad altri membri dell'equipaggio e di Costa Crociere, diventano più precise. Eccole nel dettaglio:

- aver utilizzato e aver fatto utilizzare all'ufficiale cartografo Simone Canessa delle carte nautiche inadeguate. Secondo il Pm, la navigazione nelle acque antistanti l'Isola del Giglio era preventivata ma la scala delle carte era troppo grande, con un conseguente minor dettaglio nella rappresentazione della costa e dei fondali.

- aver fatto rallentare la nave. Secondo l'accusa, questo sarebbe stato fatto per poter terminare in tranquillità la propria cena prima dell'arrivo al previsto punto di accostata e facendo poi nuovamente accelerare, per non accumulare ritardo, e così mantenendo una velocità prossima ai 16 nodi.

- non aver predisposto un appropriato servizio di vedetta, tutti i mezzi a disposizione adatti alle circostanze ed alle condizioni del momento.

- aver consentito la presenza di estranei sul ponte di comando. Una presenza considerata dall'accusa non opportuna. Secondo le indagini, in plancia al momento dell'impatto c'erano

anche i membri dell'equipaggio Antonello Tievoli, Manrico Giampedroni e Ciro Onorato. C'era inoltre anche la ormai celeberrima ragazza moldava Domnica Cemortan.

- aver parlato al telefono con l'ex comandante Mario Terenzio Palombo ed essersi quindi distratto mentre era in prossimità della costa.

- essersi avvicinato eccessivamente ed immotivamente alla costa dell'Isola del Giglio, discostandosi dalla rotta precedentemente tracciata e non percependo - né direttamente, né mediante la strumentazione di bordo - la presenza di scogli e bassi fondali.

- non aver eseguito con decisione ed ampio margine di tempo e con il dovuto rispetto delle buone regole dell'arte marinara, ogni manovra opportuna per evitare la collisione.

- aver omesso di attivare la procedura antifalla e non aver provveduto lui stesso a dirigere le operazioni delle squadre di bordo.

- aver ritardato l'allarme di emergenza generale.

- aver omesso di far emettere i segnali di pan pan e di distress.

- aver fatto comunicare reiteratamente a passeggeri ed equipaggio informazioni false e tali da impedire il tempestivo e regolare svolgimento delle successive operazioni di raccolta e di abbandono della nave.

- aver accentutato l'ingavonamento a dritta della nave, appennellando l'ancora di dritta e bloccandola prima che toccasse il fondo.

- aver ritardato di far emettere l'ordine di abbandono della nave.

- non aver fatto tempestivamente rapporto all'Autorità marittima.

A questo lungo elenco di accuse, se n'è successivamente aggiunta un'altra, ovvero quella di distruzione di habitat,

formulata in occasione dell'udienza preliminare dell'incidente probatorio del 3 marzo.

SONO UN BRAVO COMANDANTE

La Procura di Grosseto non crede alla versione di Schettino. Il Comandante della Costa Concordia sottolinea più volte, durante l'interrogatorio, l'importanza della manovra che, a suo dire, avrebbe salvato migliaia di vite. Sono un bravo comandante, dice. Dopo l'impatto con lo scoglio, Schettino sostiene di aver portato a termine un'abile manovra utile ad avvicinarsi il più possibile a riva, evitando così di far finire la nave alla deriva a mare aperto.

Un'ipotesi che viene però smentita dalle perizie fatte dai consulenti della procura, che arrivano addirittura a scrivere che il Comandante ha guidato la nave come se fosse un'auto.

Schettino ammette di aver sbagliato nella fase di avvicinamento all'Isola del Giglio e aver causato l'impatto con lo scoglio, ma si giustifica usando due argomenti. Primo: lo scoglio non era segnato sulle carte. Secondo: l'ex comandante Palombo lo aveva rassicurato sul fatto che era possibile avvicinarsi alla costa del Giglio perché l'acqua era profonda.

A proposito del segnale di emergenza dato in ritardo, Schettino nega di non aver dato l'allarme alla capitaneria nel primo contatto, mentre per quanto risulta dalle annotazioni e registrazioni della Capitaneria di Porto di Livorno e dalle dichiarazioni di alcuni ufficiali presenti in plancia di comando, venne in un primo momento segnalato solo il blackout.

La Procura non crede nemmeno che Schettino abbia fatto, come sostiene lui, tutto il possibile per risalire sulla nave. Nell'interrogatorio, ammette di non essere sceso per ultimo ma dice di averlo fatto per cause di forza maggiore, di aver poi atteso sullo scoglio senza giubbotto di salvataggio, e aver cercato il modo, inutilmente, di tornare a bordo, come intimatogli per via telefonica dal capitano De Falco. Il

procuratore capo Verusio è molto sferzante al riguardo: Il buio, il freddo, la distanza, la fatica della risalita hanno evidentemente trattenuto Schettino, bello asciutto, sullo scoglio antistante. Peccato che alcuni soggetti, neppure troppo giovani, siano riusciti a risalire a bordo in quel frangente, vale a dire il Pellegrini, vicesindaco del Giglio ed il comandante dei vigili del fuoco Aquilino.

La Procura ritiene Schettino un bugiardo, come scrive sempre nella richiesta di estensione soggettiva di incidente probatorio: Deve sottolinearsi come lo Schettino, a qualche giorno di distanza dal tragico evento, davanti al Gip in sede di udienza di convalida, abbia continuato a mentire su alcune circostanze di non poco rilievo, indicative a questo punto di una sua precisa e consapevole scelta, oltre che della sua personalità.

IL PERSONAGGIO

Francesco Schettino nasce a Napoli il 14 novembre 1960. Ha una moglie, che lo ha difeso con forza nei giorni immediatamente successivi alla tragedia, e una figlia. Arriva a Costa Crociere nel 2002 in qualità di safety officer. Dopo qualche anno viene promosso a comandante. Tra le carte acquisite dalla Procura di Grosseto ci sono le lettere di presentazione di alcuni suoi colleghi che ne sponsorizzano la promozione.

Al 4 aprile 2004 risale la lettera del Comandante della Costa Tropicale, sulla quale Schettino era stato imbarcato per circa sette mesi, e indirizzata alla direzione del personale della compagnia.

Le invio alcune righe relative al Signor Francesco Schettino, imbarcato su questa nave dal 30 Agosto 2003 al 04 Aprile 2004 in qualità di Com.te Desidero comunicarLe che ho ricevuto dal Signor Schettino la massima collaborazione durante il periodo del mio primo Comando.

È una persona preparata professionalmente, con un ottimo

bagaglio professionale, al suo terzo imbarco con la nostra Società, si sta ambientando molto bene. Deve acquisire pienamente la parte relativa alle procedure cartolarie di compagnia.

Lo ritengo persona di sicuro avvenire sulla quale la Società potrà sicuramente contare nel prossimo futuro.

Ottima conoscenza della lingua Inglese, conoscenza della lingua francese, sta apprendendo la conoscenza della lingua spagnola e portoghese.

Il 22 novembre 2004 è la volta del comandante della Costa Classica Mauro Muratore. Schettino era stato il suo comandante in seconda per circa cinque mesi. Anche il giudizio di Muratore è molto lusinghiero.

Vorrei con la presente segnalarle l'Ufficiale in oggetto. Ho avuto modo di conoscere sig. Schettino e come mio diretto collaboratore posso affermare che trattasi di persona molto seria, affidabile, preparata e capace.

Nell'imbarco in corso è emersa sempre la sua capacità nel riuscire

ad assumere l'atteggiamento adeguato alle circostanze che si trova a dover affrontare, dote questa che scaturisce da un buon controllo di se stesso e da un elevato grado di maturità unito ad una sufficiente dose di buon senso.

Le sue capacità tecniche, professionali e gestionali, derivanti da una ottima preparazione di base e da una lunga esperienza sul campo, hanno raggiunto un livello elevato. Ha dimostrato ottimi rapporti tra le Sezioni, con l'equipaggio ed i rappresentanti sindacali, oltre che essere buon marinaio.

Sono lieto di confermarle il mio giudizio complessivo: ottimo e pertanto meritevole ad essere preso in considerazione per il passaggio al Comando.

È molto interessante leggere un'altra lettera di referenze indirizzata al manager di Costa, Sergio Repetto. Si tratta di

quella scritta dall'ex comandante Mario Palombo, l'uomo con il quale Schettino era al telefono la sera della tragedia della Concordia.

Proprio Palombo sarebbe stato il destinatario dell'inchino a causa del quale la nave ha urtato lo scoglio delle Scole. I due si erano conosciuti sulla Costa Victoria, tra il novembre 2002 e il giugno 2003. Ecco che cosa scrive Palombo a proposito di Schettino il 18 maggio 2003: In tutti questi mesi ho avuto modo di valutare attentamente le capacità professionali del sig. F. Schettino. Posso dire che, mentre professionalmente è valido, tuttavia, ha manifestato alcune lacune relative alla gestione del personale e disciplina di bordo. Ho notato, sin dall'inizio, un suo notevole impegno nel conoscere la nave e nel dedicarsi ai vari problemi tecnici e di manutenzione.

Non c'è stato inizialmente con me un buon rapporto in quanto, per orgoglio professionale o per Suoi motivi caratteriali il sig. Schettino, in molti casi, preferiva mentirmi piuttosto che ammettere di aver sbagliato. Questo fatto naturalmente gli ha causato una perdita della mia fiducia sino a quando, dopo il nostro terzo serio colloquio, cominciava a capire come doveva comportarsi.

Gli ho dato molti insegnamenti che mi auguro ne faccia tesoro specialmente per quanto concerne i rapporti con il personale e come gestire i vari casi disciplinari di bordo. Ha sempre avuto ottimi rapporti di collaborazione con le varie sezioni ed inoltre molto cortese ed elegante nei rapporti con i nostri ospiti.

Essendo al primo imbarco di navi di grosso tonnellaggio ha avuto anche difficoltà durante le manovre dovuto alla sua scarsa esperienza che via, via ha superato con i miei suggerimenti.

Ha un buon carattere, come uomo è umile e buono d'animo, per questo ho voluto aiutarlo a superare le difficoltà incontrate a bordo ed a cambiare il suo comportamento, facendogli così

acquisire più personalità, capacità di gestione del personale ed esperienza sulla conduzione nave per quanto concerne le sue mansioni.

Insomma, dalle parole di Palombo viene fuori il ritratto di un uomo valido, ma con la tendenza a nascondere i propri errori.

Schettino viene comunque promosso e diventa comandante a tutti gli effetti nel 2007. Naviga sulla Costa Victoria, sulla Costa Europa, sulla Costa Allegra (quella coinvolta nell'incidente del 2012 nell'oceano Indiano), già una volta sulla Costa Concordia nell'autunno del 2010 e poi sulla Costa Atlantica. Ed è proprio quando si trova al comando di quest'ultima nave che si verifica un fatto ritenuto interessante dagli investigatori.

Il 4 giugno del 2010, la Costa Atlantica guidata da Schettino sta entrando nel porto tedesco di Warnemunde. Ma la velocità è troppo elevata e la nave finisce per urtare un'altra imbarcazione ormeggiata nel canale. Schettino riceve una lettera di Costa Crociere, nella quale la compagnia chiede spiegazioni sull'accaduto.

Genova, 14 luglio 2010

In riferimento al Suo ultimo imbarco e specificatamente all'episodio di ingresso nel porto di Warnemunde (Germania) occorso in data 4 giugno 2010, Lei manovrava ad una velocità compresa tra i 7,7 e 7,9 nodi, passando in prossimità della M/N Aida Blu già ormeggiata.

Con la presente Le chiedo se Lei era a conoscenza del limite della velocità massima consentita nel porto di Warnemunde.

Resto in attesa di Suo riscontro. Distinti saluti.

Costa Crociere S.p.A.

Maurizio Campagnoli

Due giorni più tardi Schettino risponde alla compagnia.

Meta di Sorrento 16 luglio 2010

Gentile sig. Campagnoli,

Seguito Sua richiesta d'informazioni in merito a alla manovra di Warnemunde effettuata in data 4 giugno 2010, nel caso la sua domanda è riferita al dato istituzionale inerente la velocità riportato nel regolamento del porto la mia risposta è negativa, Sono infatti venuto a conoscenza del limite circa 1 mese dopo lo sbarco a seguito conversazione telefonica con il sig.Fondelli, Ferrarini, Mattesi in merito l'evento occorso.

In relazione alle normali condizioni meteo marine presenti in porto 12 / 15 nodi di vento, il Pilota indicava una velocità di transito in canale di circa 7 nodi, la stessa veniva da me concordata e successivamente pianificata con il bridge team.

Dopo l'ingresso della Costa Atlantica nelle ostruzioni prima d'impegnare in canale la nave Aida Blu il valore della velocità a seguito riduzione scendeva a 6.9 nodi. Con la finalità di evitarne un diminuzione eccessiva procedevo ad aumentare le motrici con l'intento di affinarne il valore stabilizzandolo.

Durante quest'ultima fase si notavano effettivamente delle repentine fluttuazioni dei valori afferenti la velocità fino al raggiungimento dei valori da Lei indicati. Antecedentemente la fase di affinamento descritta della velocità e del conseguente leggero aumento ne comunicavo l'intenzione in lingua inglese al Pilota e lo stesso non obiettava.

Durante la permanenza in porto della nave non veniva fatta nessuna notifica d'infrazione da parte delle Autorità locali Competenti.

Ricevevo lettera di protesta da parte del Comandante della nave Aida Blu il quale riteneva che il passaggio della Costa Atlantica aveva provocato lo spostamento della nave con conseguente danno alla scala equipaggio. Veniva pertanto da me prodotta documentazione evidente in merito alle probabili concause dell'evento occorso e inviata agli uffici competenti per le dovute analisi, disamine e azioni preventive future.

Resto disponibile per qualsiasi altra informazione e chiarimento in merito mi è gradita l'occasione per salutarla con cordialità.

Francesco Schettino

Dopo le analisi di quello che era successo, Schettino riceve una lettera di richiamo abbastanza pesante, nella quale viene richiesta al Comandante una maggiore attenzione per evitare il ripetersi di episodi del genere.

Genova, 11/10/2010

Egregio Comandante Schettino,

il giorno 4 giugno 2010 la M/n Casta Atlantica, affidata al Suo comando, ha causato danni alla M/n Aida Blu ormeggiata nel porto di Warnemeinde (Germania), durante l'attraversamento, a velocità superiore a quella massima consentita, del canale di ingresso di detto porto.

Un'attenta analisi delle diverse fasi della manovra ha evidenziato

che l'episodio è stato causato da una mancata valutazione di alcune necessarie informazioni (British Admiralty NP 18) che Le erano a disposizione e che, anche perché non adeguatamente supportato dal Suo Staff, non erano Sua conoscenza, come peraltro da Lei confermato nella Sua del 16 luglio 2010.

Inoltre Lei, alla lettera ricevuta dal Comandante di Aida Blu nella quale veniva segnalato l'accaduto ed i danni provocati, ha risposto utilizzando toni inappropriati, a carattere eccessivamente difensivo e comunque non conformi all'immagine pubblica che la nostra Compagnia vuole esprimere.

Riteniamo che questo episodio si sarebbe potuto evitare con una maggiore attenzione e conoscenza dei documenti che regolamentano la navigazione e La invitiamo, ad utilizzare sempre nelle comunicazioni modalità e toni conformi all'immagine che Costa Crociere vuole esprimere.

Con la presente lettera intendiamo portare ancora una volta alla Sua attenzione l'accaduto, affinché una Sua attenta riflessione consenta di evirare in futuro il ripetersi di simili episodi. Distinti saluti, Maurizio Campagnoli

Anche in passato, dunque, il Comandante si era segnalato per alcune sue intemerate, legate a un eccesso di velocità. Per ironia della sorte, Schettino riceve la lettera di richiamo proprio mentre è al comando, per la prima volta, della Costa Concordia.

IL BORDELLO GALLEGGIANTE

Ecco il testo della mail inviata da V.B. a Maurizio Bergamasco mercoledì 1 febbraio 2012:

Buongiorno dr. Bergamasco,

(), ci siamo sentiti telefonicamente oggi e, come da accordi, le invio il materiale in mio possesso riguardo il Comandante Schettino e Costa Crociere.

Io ho lavorato come infermiera di bordo dall'ottobre 2009 al maggio 2010 e sono stata imbarcata su tre navi diverse, una peggio dell'altra.

Quella comandata da Schettino era la Costa Atlantica, la tratta era quella dei Caraibi e il periodo va dal 09/01/2010 al 12/02/2010.

L'imbarco è durato solo un mese proprio per i problemi avuti con il comandante, il quale era solito instaurare sulle navi, durante il suo comando, un clima di terrore nei confronti dell'equipaggio e soprattutto usare le donne come merce di scambio. Nel mio caso si è trattato di questo, oltre che di un regolamento di conti avuti con ilcomandante in seconda di quella nave.

L'ex infermiera di bordo insinua un dubbio pesante sul conto di Schettino.

Le alterazioni del comportamento di Schettino erano da ricondursi ad agenti esterni, ma, come le ho detto, ho potuto solo lasciare allo stato di dubbio la mia affermazione non

avendo prove riportabili oltre la mia testimonianza visiva.

Io sono sbarcata a Cozumel, in Messico, anche perché non stavo bene ma le condizioni dettate da Schettino non mi permettevano di continuare comunque l'imbarco, infatti, dopo aver sbarcato il comandante in seconda, pretendeva che io rimanessi chiusa in cabina e che uscissi solo per lavorare e che comunicassi solo con lui. Ma le voci che giravano fra gli ufficiali erano, cito testuali parole, che mi voleva far fuori.

V.B. racconta che in compagnia c'erano già molti dubbi sui comportamenti di Schettino e riferisce di un colloquio avuto con il safety officer di una delle navi sulle quali è stata imbarcata.

Con la scusa di un saluto, mi ha praticamente fatto il terzo grado su cosa sapevo circa il consumo di droga sull'Atlantica e in particolare di Schettino. gli chiedevo spiegazioni e lui dice che se aveva chiesto notizie su Schettino era perché aveva sempre avuto dei dubbi su i suoi comportamenti strani e per le voci che giravano in compagnia a riguardo.

Il 16 febbraio 2010 la testimone segnala l'accaduto sulla Costa Atlantica a Costa Crociere con una e-mail con oggetto: segnalazione etica comandante Schettino. V.B. afferma che Schettino decide, con inspiegabile accanimento, di far sbarcare per ragioni mediche lo Staff Captain senza alcuna assistenza medica.

A quel punto dice di aver chiesto spiegazioni al Comandante.

La stessa sera mi sono recata dal Comandante per chiedere spiegazioni, anche perché alcuni ufficiali mi avevano avvisato del fatto che era in collera con me e che, testuali parole, voleva farmi fuori.

Schettino era in evidente stato di agitazione e, oltre ad aver voluto durante il nostro colloquio la presenza di un testimone (il master vallet) che guardasse ma non capisse l'italiano, mi diceva chiaramente che non vi era stata nessuna segnalazione

etica a carico (dello Staff Captain), ma che era stato lui a volerlo sbarcare dando una serie di motivazioni poco chiare circa l'immagine della società e ai limiti che (sempre lo Staff Captain) avrebbe superato. Dopo altre affermazioni poco coerenti e al limite del delirio paranoico, tipo l'intenzione da parte nostra di essere più furbi di lui fregandolo con la stessa moneta (nostra di chi? che moneta?), mi ha nuovamente espresso il suo disappunto per il mio tempismo nel segnalare i farmaci assunti (dallo Staff Captain) e, dopo avermi ricordato chelui è il Comandante e può decidere chi deve continuare il viaggio lasciando a terra chiunque non gli vada più a genio, mi consigliava, se non volevo fare la stessa fine, di stare in cabina e di rivolgermi solo a lui per qualsiasi cosa.

Agli investigatori il compito di capire se il racconto corrisponde alla verità.

LA RAGAZZA MOLDAVA

Come tutte le storie che si rispettino, oltre al protagonista maschile c'è anche una protagonista femminile. Nella tragedia della Costa Concordia, la star è senza dubbio Domnica Cemortan, la ragazza moldava con un debole per il capitano. Nei giorni successivi alla tragedia, si parla con insistenza di una donna del mistero, presente in plancia di comando durante l'impatto con lo scoglio. Costa Crociere si affretta a chiarire che risulta senza dubbio persona regolarmente imbarcata il 13 gennaio stesso nel porto di Civitavecchia e regolarmente registrata.

Banescu Alexander, a bordo come istruttore di fitness, è sicuro: Il Comandante è fuggito con la sua amante. È chiaro che sono andati via insieme, dichiara al giornale Adevarul. Anche secondo i Pm, la notte del naufragio Schettino consente la presenza di estranei sul ponte di comando. Tra gli altri, gli investigatori ritengono che al suo fianco ci fosse anche Domnica. Alcuni passeggeri la fotografano a cena con il

Comandante. E sono in molti a ritenere che Schettino si trovasse in sua compagnia fino a qualche minuto prima dell'incidente. Ad alimentare le voci ci pensa il cuoco filippino Rogelio Barista che sostiene di averlo visto bere e mangiare con la sua amica. Il settimanale Chi ha pubblicato altre foto dei due insieme durante una cena a Villefranche sur Mer, in Costa Azzurra, qualche giorno prima del naufragio.

Ma chi è davvero Domnica? Innanzitutto ha 24 anni ed è nata a Chisinau. Ha una figlia di quattro anni che vive in Moldavia con la nonna. Racconta di aver lavorato per Costa come hostess e conosce sei lingue: il rumeno, il russo, l'inglese, il francese, il tedesco e l'italiano.

Qualche giorno dopo l'incidente, Domnica decide di rilasciare un'intervista e racconta la sua versione dei fatti. Dice che al momento dell'impatto si trovava a tavola a mangiare in compagnia di alcuni ufficiali ma nega la presenza di Schettino. Poi spiega: Quando si sono spente le luci, con i passeggeri che urlavano, è stato un ufficiale a dirmi di seguirlo in plancia. Aveva bisogno di dare istruzioni ai passeggeri, c'erano tanti russi a bordo e il russo è la mia seconda lingua. Certo che ero vicina a Schettino: traducevo quel che lui mi diceva di dire. Il suo ruolo, insomma, sarebbe stato quello di interprete alla bisogna, ma avrebbe poi anche aiutato i passeggeri a sbarcare: Un papà aveva in braccio la figlia di tre mesi e teneva per mano un'altra bambina di tre anni. Ho cercato di calmarlo e gli ho consigliato di tenere in braccio tutte e due le bimbe. Gliel'ho gridato in faccia per quattro volte ma era come se non sentisse. Alla fine gli ho preso la bimba più piccola e gliel'ho passata quando lui e l'altra figlia erano già a bordo della scialuppa.

Secondo Domnica, Schettino è un eroe: Ha salvato migliaia di passeggeri. Se fosse stato un incompetente come avrebbe potuto salvare oltre quattromila persone? La prova è che ha fatto girare la nave verso la costa per una migliore evacuazione

dei passeggeri. Gli ufficiali sanno bene che ha compiuto il suo dovere. L'accusa di aver abbandonato la nave tra i primi è completamente falsa. Ho lasciato la plancia alle 23.50 e il Comandante era ancora lì.

Prima che la Concordia affondi, Domnica porta al capitano un pc, consegnato poi a una donna bionda una volta a terra e infine misteriosamente scomparso. Secondo molti, la ragazza moldava sarebbe anche l'autrice del video poi diffuso dal Tg5, anche se in un successivo momento l'ipotesi è stata scartata dai Carabinieri del Nucleo investigativo, che ritengono Marcel Pavu l'autore del filmato.

Ma la curiosità dei mezzi di informazione si concentra sulla fantomatica love story tra i due. La discussione viene continuamente rinvigorita dalle dichiarazioni di Domnica, che racconta più verità.

Dapprima dichiara di non avere con lui alcuna storia o legame particolare, negando anche con forza: Sono tutte bugie. Questa notizia è stata messa in giro apposta per mettere sotto pressione il capitano. Vogliono isolarlo anche all'interno della sua famiglia. A inizio febbraio qualcuno aveva addirittura ipotizzato che fosse lui il padre di sua figlia. E lei risponde: Anche mia figlia adesso? Cosa volete che vi dica, sì o no? Schettino ha i capelli neri, mia figlia è bionda. No, non credo proprio sia figlia di Schettino. Vi sembro una sgualdrina? Allora sappiate che parlo cinque lingue, nel mio paese e all'estero ho ottenuto diplomi di alti studi e in Francia ho frequentato un'Accademia molto importante. Mi sono impegnata, ero la migliore della mia classe, avevo dei voti eccellenti e tutto questo per cosa? Per essere trascinata nel fango da giornalisti che senza nessuna informazione si permettono di scrivere su di me? Anche dopo la notizia che nella cabina di Schettino erano stati ritrovati dei suoi indumenti lei ha reagito seccamente: Dicono che hanno trovato un mio bikini nella cabina di Schettino. E il

mio bagaglio dov'è? Non c'è nient'altro di mio? Non ci sono pantaloni, non ci sono camicie, niente? Eh no, scusate, ci vuole qualcosa di più. Come si può costruire una storia partendo da un bikini? In realtà, nella cabina di Schettino vengono trovate anche le valigie di Domnica, e un trolley blu.

Ma poi in un'intervista rilasciata al Daily Mail il 24 febbraio, Domnica racconta un'altra verità : Sì, ho baciato il Comandante della Costa Concordia. Penso che alla fine saremmo finiti a letto ma la nave ha urtato. Tutta colpa di quello scoglio, insomma, se l'amore di Domnica non è stato consumato. Almeno a sentire queste parole, che raccontano una realtà diversa da quella da lei raccontata in precedenza: Ero molto attratta da Schettino e lui era chiaramente interessato. A me piaceva perché era bello e affascinante. Una volta mi disse che io ero sia bella sia intelligente. Quale donna non vorrebbe sentirsi dire queste parole? Ennesima retromarcia il 13 marzo, quando al settimanaleOggi dichiara: No! Non sono l'amante di Schettino. Non lo sono mai stata. Non c'è stato nulla. Il nostro era un rapporto puramente professionale Voi italiani dopo il mio interrogatorio avete titolato Amo Schettino: e quando mai l'ho detto ai magistrati? Meno male che la verità viene a galla. Il procuratore di Grosseto ha negato quella mia dichiarazione Dopo gli italiani ho conosciuto gli inglesi. Hanno esagerato. A loro ho raccontato la verità e cioè che Schettino, la sera del 13 gennaio mi aveva fatto un baciamano. La giornalista inglese mi ha detto che il baciamano era troppo poco. Se non c'era un bacio non c'era storia e non avrebbero pubblicato niente. Le ho chiesto cosa voleva di più. Un bacio sulla guancia, mi ha detto. Mi sembrava che cambiasse poco. Vada per il bacio sulla guancia, ho detto. Ma il bacio sulla guancia è diventato bacio sulla bocca. In più forte e appassionato.

A proposito della notte d'amore ostacolata dall'incidente dice che stava scherzando quando ne aveva parlato conDaily

Mail: Questo l'ho detto. Cercate di capirmi. Sono mesi che mi tartassate con questa storia. Ogni tanto ci rido sopra. La giornalista ha capito perfettamente che era uno scherzo, ma quella frase, mi ha detto, per lei era uno scoop. Rispetto alla sua presenza sulla Concordia, su cui è salita come passeggera, dice: Tengo a precisare una cosa. Biglietto aereo di andata e ritorno e crociera a prezzo di favore erano interamente a mio carico. Guadagno mille euro al mese, vi pare che avrei pagato, se a bordo avessi avuto un amante che mi aspettava?

Domnica racconta anche il momento del suo imbarco a Civitavecchia e dice che è stato il Comandante in persona a portarle le valigie nella sua cabina: All'imbarco a Civitavecchia è venuto a prendermi il mio direttore, Manrico Gianpedroni. Ha dato disposizioni per la mia registrazione e mi ha detto di raggiungerlo dal Comandante Quando Schettino mi ha visto si è alzato dalla scrivania e mi ha dato il benvenuto. Gianpedroni mi ha spiegato che per la cabina dovevo aspettare. Il capitano mi ha detto che (il bagaglio, ndr) lo potevo lasciare lì. L'ho preso alla lettera e l'ho piantato in mezzo all'ufficio. "No", ha detto lui, "qui non va bene".

L'ha preso e l'ha portato nella cabina che è adiacente al suo ufficio. Ho ringraziato e me ne sono andata. Sono stata a salutare lo chef che era con me su Costa Magica, ho consegnato dei regali ai miei colleghi e quando le nave è partita, sono tornata al ponte 8 a cambiarmi per la serata. Sono entrata e Schettino è uscito. Ho tolto jeans, maglietta e maglione e ho indossato un abito blu.

Mentre uscivo ho incrociato Schettino. Si è fermato davanti a me, ha sorriso e mi ha detto: "You are beautiful". Mi ha preso la mano destra e ha fatto il baciamano.

Poi nega di aver cenato con il Comandante: A verbale è scritto che ero a cena col Comandante. È un errore di traduzione. Schettino era con Gianpedroni subito dopo li ha

raggiunti Ciro Onorato, manager della ristorazione. Avevano finito di cenare Il Comandante mi ha chiesto se volevo prendere un dessert con loro Non c'erano russi, niente alcol, niente droga, niente mafia.

Chiedete ai magistrati. Ormai sanno tutto di quella serata. Cosa posso dire ancora? Il tiramisù era squisito e non so di cosa parlassero i miei superiori. Nominavano il Giglio, ma lo facevano alla svelta, con accento napoletano. Non ci capivo nulla. Finito il dessert, ci siamo alzati e il Comandante mi ha invitato sul ponte, a vedere "a beautiful panorama".

Domnica parla di quello che è avvenuto in plancia al momento dell'incidente e sostiene che c'è stato l'errore di un ufficiale: Il capitano diceva qualcosa come "tre, due, cinque" e uno alla volta gli ufficiali ripetevano "tre, due, cinque", "tre, due, cinque", "tre, due, cinque". Sono andati avanti così per un po'. Ogni volta modificando la serie numerica. A un certo punto il capitano ha dato una nuova sequenza, mettiamo "tre cinque zero", il primo ripete correttamente, il secondo e il terzo pure, ma il quarto, quello con l'accento strano scandisce una sequenza diversa, per esempio "tre, cinque, cinque". Il capitano ha imprecato. Ha urlato, ha detto che certi errori erano inaccettabili. Ha ripetuto l'ordine con voce più forte e tutti lo hanno ripetuto nel modo giusto. Saranno passati 30 o 40 secondi ed è iniziato il finimondo. L'impatto con gli scogli non lo abbiamo sentito, ma gli allarmi hanno cominciato a suonare, gli ufficiali correvano ovunque e ho capito che era successo qualcosa di grave Forse quell'errore ha fatto perdere istanti preziosi e può essere stato fatale.

A proposito del computer misterioso, ribadisce di averlo consegnato nelle mani di Schettino.

Ho rivisto il Comandante in porto, davanti alle scialuppe, con tutti gli ufficiali. Saranno state le 4 del mattino, un'ora prima di andarmene dal Giglio. Era buio, faceva freddo, mi sono

avvicinata e gli ho consegnato il computer. L'ha preso, l'ha rigirato tra le mani, l'ha osservato con aria stupita. "Brava ragazza, brava", ha detto. L'ho salutato e me ne sono andata.

La ragazza moldava si è anche sfogata sul modo in cui la sua figura è stata, a suo dire, ingiustamente sfruttata: Io amante di Schettino? Un colossale abbaglio. "Sveglia", vorrei gridare. Non vi accorgete che vi buttano fumo negli occhi, che si parla di me e Schettino per coprire qualcos'altro? È chiaro che questa storia viene usata per distogliere l'attenzione. Affonda una nave che vale centinaia di milioni di euro, muoiono decine di persone, si rischia un disastro ambientale, sono in gioco aziende, posti di lavoro, premi assicurativi per miliardi di euro e noi di cosa parliamo? "Romeo" Schettino e "Giulietta" Cemortan. Se ci pensate è pazzesco.

SCHETTINO ALLA CONQUISTA DEL MONDO

Per i suoi concittadini di Meta di Sorrento, Francesco Schettino è una sorta di eroe. E su Facebook sono nate diverse pagine di sostegno al Comandante. Ma la tragedia della Costa Concordia ha fatto parlare parecchio in tutto il mondo. È già pronto un fumetto con testi in inglese che racconta la storia del naufragio. E la figura del capitano è diventata di colpo celebre. Da subito il web si è scatenato con le parodie e le canzoni dedicate al capitano.

Rapidamente è diventato il bersaglio numero uno di YouTube. La satira è stata scatenata forse per primo da Maurizio Crozza, che durante la trasmissione televisiva Ballarò ha detto: Ma uno come il capitano Schettino da dove minchia è uscito? Come fa uno così a pilotare una nave di 300 metri Andava per cozze? Neanche con un pattino a remi arrivo così vicino alla costa. Me lo immagino dire: "uno scoglio mi ha attraversato la strada all'improvviso".

E ancora: Scoglio e Schettino, uno scontro tra scoglioni. Schettino è il perfetto comandante non della Costa Concordia,

ma della Costa Codardia. Come ha fatto la Costa Crociere uno come Schettino? Certo, mi direte che in Parlamento abbiamo Scilipoti L'Italia è piena di comandanti Schettino, gente incapace ai posti di comando, perfetta metafora del nostro Paese, uno che dice che tutto va bene mentre la nave affonda. Mi ricorda qualcuno

E via a video, spot, prese in giro. A Carnevale la maschera più gettonata è stata proprio quella di Schettino. A Milano, la famosa boutique Bottega del Carnevale di Brera ha ricevuto un boom di richieste di clienti che hanno voluto indossare il costume del celebre capitano oppure quello della moldava. Uno stuolo di gadget della nave è stato messo in vendita su eBay, facendo registrare alte offerte. Senza contare il prevedibile film che prima o poi verrà girato, magari come una sorta di Titanic 2. Tra l'altro Schettino ha già avuto a che fare con il mondo del cinema, visto che nel 2010 è stato consulente per un film francese, intitolato Bienvenue à Bord, una sorta di cinepanettone girato proprio sulla Costa Atlantica sulla quale era Comandante. Patrice Regnier, direttore marketing in Francia di Costa Crociere, lo ricorda come un uomo serio e attento alla sicurezza di tutti. Regnier racconta che una volta non cambiò rotta, come chiedeva la troupe del film, perché lo riteneva troppo pericoloso. Schettino imponeva condizioni tecniche molto rigide affinché nessuno potesse, per esempio, inciampare su un cavo o mettesse in pericolo la propria vita su una gru durante le riprese.

In tutto il mondo Schettino è diventato un termine di paragone, ovviamente in negativo. Così negli Stati Uniti il capo del partito repubblicano Reince Priebus ha definito Barack Obama come lo Schettino d'America: Ha abbandonato il Paese come il Comandante della Costa Concordia ha abbandonato la sua nave. Il suo nome viene usato come un insulto dal Ministro della Difesa francese contro il rivale socialista Lionel Hollande.

La stampa spagnola paragona l'allenatore del Real Madrid José Mourinho a un qualunque Schettino.

Schettino è così diventato il simbolo di un'Italia vile, paurosa e che disattende i propri doveri. Al contrario, Gregorio De Falco, il capitano della Capitaneria di Livorno, assurge al ruolo di eroe nazionale grazie alla pubblicazione delle sue conversazioni telefoniche con Schettino la notte dell'incidente. Su Twitter, l'hashtag #vadaabordocazzo, che riprende il suo energico invito al Comandante di fare il proprio dovere, diventa uno dei più cliccati. Secondo molti, De Falco è un esempio per tutta l'Italia. Anche se dall'estero qualcuno fa notare che ha semplicemente seguito le procedure. Lui stesso rifiuta il ruolo di salvatore della patria: Io che strillavo con il Comandante non sono certo un eroe, pensate piuttosto ai miei ragazzi, a quello che ha visto per primo sul radar che c'era qualcosa che non andava su quella nave, al pilota del nostro elisoccorso, Marco Savastano, che si è calato sulla nave al buio, senza alcuna corda che lo tenesse collegato a chi stava fuori. Si è buttato dentro, per legare alle barelle i feriti più gravi e portarli fuori.

Comunque la si pensi, le due conversazioni telefoniche tra Schettino e De Falco sono diventate celeberrime. La prima, quella delle 0,42 del 14 gennaio dura due minuti e 28 secondi. L'incidente si è verificato quasi tre ore prima, e Schettino non si trova più a bordo, ma su uno scoglio.

S (Schettino): Pronto?

DF (De Falco): Comandante, sono de Falco da Livorno.

S: Sì comanda', allora io ho avvisato anche la società. Mi dicono che ci sono dei passeggeri a bordo, sembra ci siano un centinaio di persone, però le ripeto. (interruzione) DF: Comandante lei non mi sa dare un dato esatto? Un centinaio di persone, sembra?

S: Allora comanda' io non le so dare un dato esatto, perché le spiego mentre stavamo facendo l'evacuazione di tutti i

passeggeri, adesso gli ufficiali ci siamo tutti quanti riuniti qua. (interruzione) DF: Dove siete? Sulla scialuppa tutti gli ufficiali?

S: Sì cioè siamo: io, il comandante in seconda. (interruzione) DF: No mi scusi ma lei prima era solo col marinaio. Se gli ufficiali sono riusciti a scendere da lei vuoi dire che si potevano ancora muovere. (interruzione)

S: Infatti adesso. (interruzione) DF: E allora perché non tornano a bordo a vedere com'è la situazione e poi ce la riferiscono? Grazie.

S: Adesso non si può. (interruzione) DF: Li mandi a bordo! Mandi una persona a bordo a coordinare!

S: Ma io sto coordinando io. (interruzione) DF: Io le sto dando un ordine Comandante, lei deve mandare qualcuno a bordo.

S: Stiamo noi andando a bordo a coordinare perché (interruzione).

DF: Esatto voi dovete a bordo a coordinare lo sbarco. È chiaro?

S: Ma noi non possiamo salire più adesso come sta la nave adesso ha il ponte appoppato. (interruzione) DF: Perché li ha fatti scendere Comandante?

S: Come li ho fatti scendere, abbiamo abbandonato la nave e la nave sta inclinata. (interruzione) DF: E con cento persone a bordo lei abbandona la nave, cazzo?

S: Io non ho abbandonato nessuna nave con cento persone perché la nave si è sbandata di (incomprensibile) siamo stati capultati in acqua.

DF: Vedremo poi cos'è successo, ok? Adesso però mi faccia sapere tutto ciò che accade per ogni cosa. Si metta lì sotto con 'sta scialuppa e non si allontani. È chiaro?

S: Qua stiamo comanda', qua stiamo.

La seconda conversazione telefonica tra i due, quella dai toni più accesi, è dell'1 e 46 e dura quattro minuti e mezzo.

DF: Pronto sono De Falco da Livorno Comandante.

S: (incomprensibile)

DF: Pronto.

S: Sì buonasera Comandante.

DF: Senta io sono de Falco da Livorno parlo col Comandante?

S: Sì buonasera comandante de Falco sono Schettino (interruzione) DF: Mi dica il suo nome per favore.

S: Sono il comandante Schettino comandante.

DF: Schettino?

S: Sì.

DF: Ascolti Schettino, ci sono persone intrappolate a bordo. Adesso lei va con la sua scialuppa sotto la prua della nave lato dritto, c'è una biscaggina lei sale su quella biscaggina e va bordo della nave.

Va a bordo della nave e mi viene a dire e mi riporta quante persone ci sono. Le è chiaro? lo sto registrando questa comunicazione comandante Schettino.

S: Allora, Comandante le dico una cosa. (interruzione) DF: Parli a voce alta.

S: Allora, la nave adesso, io sono qua di fronte. (interruzione) DF: Comandante parli a voce più alta, metta la mano davanti al microfono e parla a voce alta. Chiaro?

Il comandante Schettino rivolto verso altra persona non identificabile pronuncia le seguenti parole: scialuppa fallo venire un attimo qua, fallo venire qua, fallo venire qua, fallo venire qua. Dopo il comandante Schettino riprende la conversazione con il comandante de Falco.

S: Comanda', allora, in questo momento la nave è inclinata. (interruzione)

DF: Ho capito. C'è gente, ascolti, c'è gente che sta scendendo dalla biscaggina di prua, lei quella biscaggina la percorre in senso inverso, sale sulla nave e mi dice quante persone e che

cosa hanno a bordo. Mi dice se ci sono bambini, donne o persone bisognose di assistenza e me ne dice il numero di ognuna di queste categorie. E

chiaro? Guardi Schettino che lei si è salvato forse dal mare, ma io la porto veramente molto male, le faccio passare l'anima dei guai.Vada a bordo cazzo!

S: Comandante per cortesia. (interruzione) DF: No per cortesia, lei adesso prende e va a bordo. Mi assicuri che sta andando a bordo.

S: Io sto andando qua con la lancia dei soccorsi, sono sotto qua, non sono andato da nessuna parte, sono qua.

DF: Che sta facendo Comandante?

S: Sto qua per coordinare i soccorsi. (interruzione) DF: Che sta coordinando lì? Vada a bordo e mi coordini i soccorsi da bordo. Lei si rifiuta?

S: No, no, non mi sto rifiutando.

DF: Lei si sta rifiutando di andare a bordo Comandante?

S: No no, ci sto andando.

DF: E mi dica qual è il motivo per cui non ci va.

S: Ci sto andando perché ci sta l'altra lancia che si è fermata.

DF: Lei vada a bordo, è un ordine. Lei non deve fare altre valutazioni. Lei ha dichiarato l'abbandono nave, adesso comando io.

Lei vada a bordo. È chiaro?

S: Comandante.

DF: Non mi sente?

S: Sto andando a bordo.

DF: Vada. Mi chiami immediatamente da bordo, c'è il mio aerosoccorritore lì.

S: Dove sta il suo soccorritore?

DF: Il mio soccorritore sta a prua, avanti! Ci sono già dei cadaveri Schettino. Avanti!

S: Quanti cadaveri ci sono?

DF: Non lo so. Uno Io so. Uno l'ho sentito. Me lo deve dire lei quanti ce ne sono, Cristo!

S: Ma si rende conto che qui è buio e che qua non vediamo niente.

DF: E che vuole tornare a casa, Schettino? È buio e vuole tornare a casa? Salga sulla prua della nave tramite la biscaggina e mi dica cosa si può fare, quante persone ci sono e che bisogno hanno. Ora!

S: Comandante sono assieme al comandante in seconda.

DF: Come?

S: Sono assieme al comandante in seconda qui. (interruzione) DF: Salite tutti e due allora, tutti e due. Come si chiama il secondo?

Come si chiama il secondo?

S: Dimitri.

DF: Dimitri cosa?

S: Dimitri Christidis.

DF: Lei e il suo secondo salite a bordo, ora! È chiaro?

S: Comanda' io voglio salire a bordo. Semplicemente che

l'altra scialuppa qua ci sono gli altri soccorritori, si è fermata, si è fermata e si (incomprensibile) alla deriva. Adesso ho chiamato altri soccorritori. (interruzione)

DF: Lei è un'ora che mi sta dicendo questo, adesso va a bordo. Va a bordo e mi viene a dire, e mi viene a subito a dire quante persone ci sono.

S: Va bene Comandante sto andando. (interruzione) DF: Vada, subito!

Schettino a bordo non ci risale più.

Parte II - I documenti

LE INTERCETTAZIONI AMBIENTALI

Il 14 gennaio, nemmeno 24 ore dopo la tragedia, Francesco Schettino viene arrestato. Vengono registrate delle conversazioni ambientali effettuate dal Comandante presso i locali della compagnia dei Carabinieri di Orbetello. Le registrazioni vengono ritenute molto importanti dagli investigatori, soprattutto per comprendere la reazione del capitano di fronte a quello che è appena accaduto.

A insaputa di Schettino, è stata piazzata una microspia nella stanza dove lui si trova. Il Comandante parla a lungo al telefono, racconta quello che è successo. Quasi sempre dialoga in napoletano stretto, tanto che serve la collaborazione di un interprete per capire quello che dice.

La prima intercettazione è quella delle 16.14. Schettino riceve una telefonata da un certo Fabrizio e parla in merito dell'incidente in uno stretto dialetto campano, che i carabinieri hanno provveduto a trascrivere anche in italiano. Ovviamente si sente solo quello che viene detto dal Comandante.

Pronto, ue! Sto a Orbetello che hai fatto mi hai portato le scarpe?

Che hai portato; va bene va bene e tu? Ah farò un po' più tardi io ti dico il punto un po' non so fino a che ora dura l'interro 'sto interrogatorio io sto bene sono solamente di superstiti ne hanno trovato una quarantina io sono contento, relativamente, così per il momento così come si mettono le cose

non lo so ma va bene così.

Alle ore 17.04 Schettino riceve una telefonata e parla con una persona chiamandolo Comandante. Schettino mette a conoscenza l'interlocutore che lui si trova in Procura a Orbetello e gli riferisce che Costa gli ha messo a disposizione l'avvocato e si informa se è il caso di mettere due avvocati per la vicenda. I due commentano l'accaduto e Schettino domanda al suo interlocutore da dove ha visto la cosa dal (parola incomprensibile) per dire che lui era troppo vicino e Schettino gli fornisce un numero dicendo testualmente è 0-28 più o meno (non si comprende se si riferisce alla velocità, alla distanza o alla profondità) alla fine gli dice il nome Palandri specificando che è il suo avvocato.

Successivamente Schettino chiama un'altra persona di nome Pietro che già è al corrente della situazione e gli chiede se secondo lui Costa ha tutti gli interessi a dire (non completa le frase). Schettino mette a conoscenza che con lui li c'è l'avvocato. Schettino è preoccupato e chiede consigli a Pietro il quale presumibilmente gli dà consigli di come muoversi in merito alla vicenda.

Al minuto 13.48 (della registrazione, e quindi indicativamente verso le 17.18) Schettino dice testualmente queste parole: Ok va bene va bene grazie Alberto sì ue Pié che ti devo dire mi ha rotto il cazzo, andiamo a salutare il Giglio, andiamo a salutare il Giglio, stava uno scoglio lì sporgente e non l'abbiamo visto e ci siamo andati su. Quello che a me mi fa onore che abbiamo salvato tutti quanti, tranne questi qua (riferito alle vittime), che se non l'avessi fatto parola.

Schettino sostiene di aver salvato delle vite: So' stato in giro a prendete le gente a mare e sono sereno così come un (parola incomprensibile) mi sono fidato della carta nautica e di Palombo che mi ha chiamato.

Schettino continua a raccontare la manovra che ha effettuato

citando delle coordinate e assicura al suo interlocutore che quello che gli ha raccontato è tutta la verità e la conversazione termina dicendo che se ci saranno novità lui lo chiamerà.

Schettino riceve un'altra telefonata da un avvocato il quale chiede se può nominare due avvocati e chiede informazioni su quale sarà la sua posizione e se ci potrà essere l'arresto.

Successivamente Schettino riceve un'altra telefonata, da una persona che lo chiama Comandante e lo mette a conoscenza che l'avvocato l'ha chiamato e che gli ha spiegato tutto.

Schettino effettua una telefonata e parla con Maurizio al quale spiega in un primo momento e in modo molto superficiale la dinamica dell'accaduto dicendo che sono passato lì vicino al Giglio per una navigazione turistica e che ci stava uno spuntone che non credeva che non fosse segnalato e che è passato a una distanza di 100 metri e che qualche altra volta ci era già passato e che poi alla fine si è reso conto di quello che stava succedendo ed ha messo tutti in salvo e che si può sapere secondo le procedure che con tutta la gente che lui aveva se non avrebbe (sic) fatto la mossa giusta non si sarebbe salvato nessuno ma sarebbero morti tutti quanti e che quindi da parte sua ha avuto tanta determinazione.

Il Comandante della Concordia addebita l'accaduto alla sua troppa accondiscendenza. Ancora una volta, parla della rotta compiuta dalla nave come di un qualcosa di, se non imposto, perlomeno fortemente richiesto dall'esterno.

Schettino si informa se è stata trovata qualche altra persona e si autoaccusa dicendo che non doveva andare vicino e non doveva uscire dalla navigazione e se ne doveva sbattere i coglioni, ma siccome ci sono sempre 'sti benedetti con me a bordo saluta questo, saluta a quello, saluta così ed ecco qua. Schettino riferisce che lui ha la fiducia dell'azienda al cento per cento.

Schettino effettua un'altra telefonata e parla con tale Paolo.

In un primo momento parlano dell'intervista che gli hanno fatto e che lui per quello che ha dichiarato al microfono ha rispettato il vademecum dell'azienda, su cui gli hanno fatto fare pure un corso.

Poi Schettino chiede a Paolo conferma se a lui risulta quello spuntone a 7 metri sulla carta nautica e che lui era a 0,28. Inoltre fa presente all'interlocutore che per il momento non si è fatto sentire nessuno (presumibilmente personale dell'azienda).

Alle 18.33 Schettino fa un'ennesima telefonata. Parla ancora dell'intervista che ha rilasciato poche ore dopo l'incidente, dimostrando di essere particolarmente preoccupato della cosa.

Volevo dire alla signora (inc) che (inc) io però volevo dire (inc) che l'intervista che noi abbiamo detto di non (inc), (pausa), ma è un guaio? (pausa) Sì sono in attesa ancora! (pausa) Cioè ho fatto male a darla? (pausa) No no ma quelli mi fecero (pausa) Ok se non è rilevante, tutto sommato non ho detto nulla di sbagliato (inc)!

(pausa) Ma quelli lo sanno perché sono stato incriminato! Perché ci fecero fare un corso con la signora Car (inc)! Ci fecero fare (inc) cartellino (inc) così! (pausa) Ma ora lei cosa fa, aspetta me?

(pausa) Ho capito ma quindi ora loro sono sicuri che non mi danno il fermo?

Schettino evidentemente si fida molto del suo interlocutore perché gli chiede suggerimenti sulla linea da tenere nei confronti dei Pm.

Ma secondo te se io dico che mi avvalgo della facoltà di non rispondere e non si incazzano di più questi qua?(pausa) Va bene ma quello se uno va a vedere che dice la cosa com'è! (pausa) È sbagliato? Mi dica lei! (pausa)Ok! (pausa) E poi (pausa) va bene

(chiude la telefonata)

Ma secondo gli inquirenti la conversazione più interessante è quella tra il Comandante e il suo primo ufficiale Ciro

Ambrosio.

Sono le 18.53 quando Ambrosio entra nella stanza. I due parlano in dialetto campano, tradotto in italiano dai carabinieri del nucleo investigativo.

Ciro: Buonasera.

Schettino: Uè Ciro.

Ciro: Quanto erano i gradi di rotta? Quant'erano?

Schettino: 0,26, 0,25 scusa.

Ciro: Me l'ha chiesto il Pm.

Schettino: Nella dichiarazione che tu gli hai dato?

Ciro: Sì, sì 0,26.

Secondo la Procura, il dialogo tra i due potrebbe significare un accordo sulla versione da sostenere negli interrogatori. Sospetto acuito dal prosieguo della conversazione.

Schettino: E come avevamo dovuto prenderlo? Com'è?

Ciro: Quello che abbiamo preso non erano (sic) uno scoglio elevato, che si vedeva ad occhio nudo.

Schettino: È

Ciro: Qualcosa di sommerso che non si vedeva, non c'era niente sotto, non si vedeva niente.

Schettino: È quello che dico io.

Ciro: Ricordati che tutto dritto non c'era niente, nessuna anomalia c'era a 0,26.

Schettino: Per andare bene così ma non ci stava sto scoglio.

Ciro: Non c'era niente da scansare in quel caso se no si vedeva lo scoglio è la poppa che ha preso qualcosa di sommerso alla quale non c'è niente segnato lì su quel coso, ma è la realtà.

E sarà proprio quello che dirà Schettino, tre giorni più tardi, durante il suo interrogatorio.

Il Comandante chiede a Ciro cosa dicono di lui i media e Ciro gli risponde che non si fanno una ragione per quale motivo fosse passato da lì.

Entrambi sembrano convenire sul fatto che grazie a loro

tante persone sono state salvate.

Schettino: Ciro abbiamo salvato tutti quanti.

Ciro: È vero, abbiamo fatto una cosa impressionante, tre morti al momento (incomprensibile) e 20 dispersi e altri stanno ancora a bordo, abbiamo salvato 4200 persone, non dico 4300, perché un bel po' di gente so rimaste ancora a bordo, ma 3500 abbiamo levati tutti quanti.

Schettino: Eeee 4000?

Ciro: E Comandante, tutti ci siamo dati da fare!

Schettino: Tutti! E che hanno detto?

Ciro: No pure voi.

Schettino: E?

Ciro: La gente mo puo' essere nervosa, può dare il suo giudizio perché è normale in merito a questa cosa.

Dopodiché, Schettino parla al telefono con un tale Albert e racconta di nuovo la sua versione dell'accaduto, in particolare dei momenti successivi all'incidente.

- Albert come stai?

- Ehhh comanda'.

- E niente ora sto in Procura forse mi danno un fermo forse 96 ore me l'ha riferito l'avvocato.

- Io stamattina ho detto quello che dovevo dire la Capitaneria ha fatto una perdita con me.

- Sì ero sul ponte ero sul ponte e l'ufficiale qua davanti a me che mi ha detto che eravamo passati a 220,028 ci stava acqua fino a ci stava acqua e lo scoglio l'abbiamo preso lateralmente.

- Tutti i venerdì passavo a cena, mo perché mi hanno rotto il cazzo salutiamo a Palumbo, salutiamo al vento, ecco quà adesso ho pagato tutto quello che ho fatto

- A me mi dispiace che non trovano a Martin.

- Nessuno mi ha chiamato.

- Non mi hanno detto niente stamattina mi hanno lasciato solo io non sapevo. Niente stavo lì stamattina stavo in carica,

quello sono venuti con la cosa in mano e io gli ho detto che non ero d'accordo a rilasciare interviste, poi ho contattato l'avvocato e invece loro alla fine l'hanno pubblicato.

- Comunque guai non li ho fatti qualcosa l'ho detta bene.

Mentre Schettino parla al telefono con Albert interviene anche Ambrosio a sostenerlo.

Ciro: Che non aveva abbandonato la nave e che eravate a bordo con tutti gli ufficiali fino all'ultimo avete detto queste parole.

Schettino si lascia andare e racconta la preoccupazione per il suo futuro.

Io sto in Procura e l'avvocato ha detto io devo vedere di mettermi a fare qualcosa perché posso campare più.

Hai capitocon tutto che poi alla fine ho salvato la nave con

tutti i passeggeri, la nave no ma i passeggeri sì, perché con tutte le persone che la compagnia ha loro non avrebbero mai evacuato tutta quella gente come ho fatto io.

EEEE io ho buttato l'ancora a mare e (parola incomprensibile) con l'acqua e poi ho detto andiamocene tutti quanti, alla fine la gente è salva adesso non lo so quanti ne mancano alla fine all'appello ma rispetto a 5000, 20 sono tanti ma rispetto a 5000 forse forse.

Io lo chiamavo a terra a gli scogli e lo cercavo, va bene poi vediamo se ci mettiamo in società facciamo qualcosa tutti e due ci mettiamo se mi danno il fermo non lo so che stiamo in caserma non lo so io non mangio da 24 ore.

Sì a Livorno, a Porto Santo Stefano, no no a Orbetello, Orbetello loro hanno pressione dei media e non posso far vedere che mi lasciano mi devono fare il fermo per forza.

Ancora una volta, Schettino decide di aprirsi con Albert e parla dei propri sentimenti su quello che è successo.

Ma non lo so non lo so no lo so non lo so non lo so io so che ho la coscienzaho fatto tra virgolette non so se definirla

un'imprudenza ma comunque nei limiti della mia consapevolezza. Lo squarcio è stato immenso, stava uno spuntone di roccia, poi tutto quello che poi è successo da quel momento in poi l'ho fatto nel massimo della mia professionalità e questo potrebbe alleviare o quanto meno dare l'illusione di stare in pace con la coscienza, ma se le indagini vanno così, perché ho visto la profondità e sterzato tutto a sinistra e o e ci siamo andati a buttare nella montagna portato la nave a terra al porto non l'hanno capito, ma non serve a niente, non serve a niente Albert, va bene va.

No sta venendo mia moglie con mio fratello, mi stanno venendo a portare i panni e poi ho le carte di credito tutto a bordo, passaporto e documenti.

Infine c'è lo stralcio di conversazione che rivela che Schettino non ha abbandonato la Concordia per una fatalità. Non è sceso perché è caduto, ma se ne è andato quando ha capito che la nave si stava inclinando, ho preso e sono sceso. Lasciando i passeggeri al loro destino.

No poi sono andato indietro a prendere la radio perché poi sono andato sul ponte, poi ho visto che la nave si inclinava, sono andato sul ponte all'aperto per vedere se la nave si appoggiva dentro gli scogli, ho chiamato con il cellulare per non perdere la linea, poi quanto ho capito che la nave si stava inclinando,ho preso e sono sceso e poi alla fine mi appare che la nave è sbandata impossibile, o guarada ti volevo solo sentire perché ho chiamato a De Rosa ho chiamato a te, Cicarese l'ho chiamato parola incompressibile

ma alla fine io io io pu pu pu non lo so mi accontenterei di un impiego di un impiego perché alla fine ecco qua mo ti trovi da un tenore di vita che ti trovi a testa sotto e con le cosce in cielo senza sapere come, ma quello tu lo sai non lo possono fare va bene se lo trovi spento perché non me lo fanno accendere cia' cia'.

L'INTERROGATORIO DI SCHETTINO

Il 17 gennaio, tre giorni dopo il suo arresto, Francesco Schettino viene interrogato dalla Procura di Grosseto alla presenza del Gip Valeria Montesarchio. A fare le domane ci sono il procuratore capo Verusio e i procuratori Pizza, Navarro e Leopizzi. Insieme al Comandante c'è il suo avvocato difensore Bruno Leporatti.

Dopo le formalità, comincia l'interrogatorio vero e proprio.

Schettino decide di non avvalersi della facoltà di non rispondere.

Gip - Adesso, signor Schettino, io la avviso che lei ha la facoltà di non rispondere; se si avvale di questa facoltà il procedimento comunque avrà il suo corso. Se decide di rendere dichiarazioni, queste dichiarazioni potranno essere utilizzate nei suoi confronti o eventualmente anche nei confronti di altre persone. Questo vuol dire che se rilascia dichiarazioni coinvolgenti responsabilità di altre persone, potrà eventualmente essere chiamato come testimone nei procedimenti che si possono aprire a loro carico. Che cosa decide di fare?

SCHETTINO - Di rispondere.

Gip - Benissimo. Allora io le chiedo, nel comune interesse e anche nel suo interesse, se è in grado di raccontarci in maniera adesso il più possibile lucida quello che è successo il giorno 13 gennaio di quest'anno, a partire dalle ore 21.00 in poi?

Da qui parte il lungo racconto di Schettino, che fornisce la sua versione di quello che è successo sulla Costa Concordia.

SCHETTINO - Okay. Siamo usciti dal porto di Civitavecchia e la settimana prima c'era il maître d'hotel, che lui doveva sbarcare, e mi chiese se era possibile, dato che spesso accade che facciamo navigazione turistica, Visto che devo sbarcare, mi farebbe piacere se lei passa dal Giglio a salutare l'isola. C'era cattivo tempo e dissi: No, guarda, la prossima volta lo facciamo.

E lui me lo ricordò quella sera, cioè a sette giorni a distanza della prima settimana, perché noi facevamo le crociere cicliche. Gli ho detto: Okay, va bene. Io vado a mangiare, vado al ristorante. Mangiamo qualche cosa e poi vado sul punto di comando, quando passiamo, mi aspetti lì, cosi vediamo il passaggio dell'Isola del Giglio.

L'origine della manovra di Schettino del 13 gennaio starebbe in un colloquio avvenuto dunque una settimana prima con il maître d'hotel, vale a dire Alessandro Tievoli. Colui che fa parlare al telefono Schettino e Palombo, l'ex comandante destinatario del cosiddetto inchino.

Vado sul ponte di comando, era stata tracciata la rotta, io avevo fissato un 05 di distanza al passaggio; al primo ufficiale che seguiva le consegne da me impartite gli dissi di ridurre la velocità inizialmente, man mano che la nave accostava e si portava sulla dritta, dissi: Okay, adesso io assumo il comando e termino io la manovra. Nel venire a dritta ho stabilito un CPA di circa 028 dall'isola, sapendo, consultando dalla carta nautica, che fino a sotto lo scoglio ci fosse profondità, e così ho fatto.

Schettino sostiene che dalla carta nautica risulta esserci un mare profondo in quel punto e quindi non è preoccupato di incontrare qualche ostacolo sulla sua rotta. Poco dopo, però, si accorge che non è così. È il momento in cui il Comandante vede lo scoglio. Il Comandante fornisce la propria versione, la stessa della sua conversazione con Ciro Ambrosio alla caserma dei Carabinieri di Orbetello. Quella versione sulla quale, secondo gli inquirenti, Comandante e primo ufficiale si sarebbero accordati.

Stavo salendo quando poi mi sono affacciato sulla prua mi sono reso conto che ci sono due scogli, di cui uno, quello del quale io rilevavo la distanza minima alla quale mi ero prefisso di passare, che era quello che il radar batteva, ma nella realtà ce ne stava un altro, io ho visto sott'occhio, che stava più verso la nave.

Schettino riconosce di avere sbagliato e che la sua decisione di proseguire nella rotta di avvicinamento alla costa ha provocato l'impatto con il secondo scoglio.

E lì è stato se io avessi, e di questo ne sono convinto e ne sono lucido, non continuato l'accostata della nave a dritta, la nave non avrebbe scodato con la poppa e non avrebbe interessato questo scoglio. Perché dalla carta nautica, di cui io premetto che sono consapevole che l'unica cosa che cioè è dire la verità, perché solo questo è, perché comunque quello che io sento di dire è quello, né più e né meno! Io la lucidità del ricordo ce l'ho, cioè sto cercando di costruire quegli attimi nella massima freddezza e nella massima lucidità. Quando stavamo andando avanti e poi ho sentito questo questo scuotimento della parte poppiera e dopo un po' è successo il blackout.

Le sue stesse parole fanno capire che Schettino non comprende subito quello che sta succedendo.

Non ho capito, ma io onestamente pensavo che la parte interessata dall'urto fosse l'estrema parte poppiera e non come poi dopo ho capito durante le conversazioni a seguire, con la stessa valutazione fatta col direttore di macchina, che iniziavamo ad imbardare acqua in dei compartimenti e che quella fosse stata la ragione del blackout, in quanto si era allegato il quadro elettrico principale della nave, no? Allora io ho detto, consapevole del fatto che sotto l'Isola del Giglio lì c'è una profondità di oltre cento metri, a poca distanza dalla costa, inizialmente sono venuto a dritta, il mio intento era quello appena fatto il blackout, non sapendo l'entità del danno, perché sono tutti pensieri e valutazioni che un comandante cerca di fare al momento, no? Di non allontanarmi dalla costa, perché nella peggiore delle ipotesi non andavamo dall'altro lato dove c'era una profondità di centinaia di metri, anziché decine di metri.

Qui il Comandante ha un sussulto di orgoglio e descrive la

manovra che, a suo dire, ha salvato migliaia di vite.

In questo frangente con un occhio controllavo che la nave bene o male scarrocciasse nella direzione giusta, quindi ho dato prima tutta a dritta, poi a sinistra per rimettere in rotta. La nave è iniziata a venire a sinistra, verso gli scogli, il vento era da grecale, quindi sul mio lato dritto nave e praticamente per effetto stesso dell'accelerazione angolare che la nave prende tende ad andare al vento, no? E quindi in questa rotazione, usando il timone, perché è l'unico mezzo che uno ha, perché se non l'avessi fatto andava troppo avanti nel porticciolo, perché io non so se in quei momenti, quando sei responsabile di vite, si ha una percezione di si stabilisce un qualche cosa che ti guida, cioè l'istinto è stato quello lì. Nel momento in cui si susseguivano tutti questi pensieri nella mia testa, il mio obiettivo finale sulla quale ero concentrato, una volta che si stava svolgendo questo episodio, chiamare il direttore di macchina per farmi capire qual è la causa di questo blackout, perché abbiamo fatto blackout? Perché nella mia testa ho colliso lo scoglio, però la nave con tre compartimenti a galla allagati contigui riesce a galleggiare. Quindi se è sulla parte finale, noi dobbiamo galleggiare e capiamo che cosa è successo. La nave è compartimentata in modo che ci ha motori di propulsione 1, 2 e 3 in un compartimento stagno; 4, 5 e 6 nell'altro compartimento stagno e due motori elettrici, due P.E.N., che sono motori di propulsione. A me mi è stata data come informazione dalla centrale macchina che i due motori di propulsione erano interessati dall'acqua. In quel momento là io ho capito che non stavamo parlando di urto afferente la parte poppiera della nave, ma che era alla zona più verso centro. Nel momento in cui poi mi hanno confermato l'allagamento dell'1, 2 e 3, ho detto: Aspettate un attimo, mi confermate la disponibilità del 4, 5 e 6?

E la possibilità di attivare la nave con il quadro elettrico secondario, gestendo il 4, il 5 e il 6, no? Con i motori di

propulsione? Cioè noi produciamo l'elettricità, abbiamo sei gruppi elettrogeni, di cui tre e tre per la ridondanza del sistema e sono posizionati in compartimenti stagni diversi. E aspettavo, pendevo da questa informazione per stabilire poi tutte le varie metodologie più appropriate per vedere il da farsi. Abbiamo fatto blackout, ci siamo spenti completamente; è partito il diesel di emergenza, dopodiché mi sembra che ci siamo rispenti di nuovo. In questa fase qua io avevo la disponibilità di un radar e vedevo che la nave stava scarrocciando nella direzione da me più o meno voluta, sia per effetto del differente angolo di bar, prima dritto e poi a sinistra, che ha portato una repentina decelerazione della nave, perché sono due timoni che piegandosi portano un effetto frenante; con il vento proveniente da dritta e imboccando la nave andando a dritta, praticamente la nave già in teoria si dispone sempre con la prua a vento, in quanto il baricentro della nave per effetto del moto in avanti crea una componente che con l'effetto e col centro velico porta ad accostare la prua dal lato del vento. In effetti io monitoravo tutto questo che era cioè la nostra testa quando la usiamo in questi scenari è un potente simulatore.

Quindi lei, cioè la mia testa, stava lì e in effetti vedevo che stava accadendo esattamente quello che io credevo dovesse succedere.

Insomma, tutto sta andando secondo il volere di Schettino ad ascoltare le sue parole. Il Gip prova a intervenire, ma il Comandante chiede di poter andare avanti senza essere interrotto.

Gip - Mi scusi se la interrompo, prima

SCHETTINO - Cioè io sto cercando, senza perdere il filo, di

Gip - Sì, va bene.

SCHETTINO - Perché io sto facendo uno sforzo

Gip - Va bene, vada avanti. Vada avanti.

SCHETTINO - Dopo facciamo un passo indietro per

raccontare tutte le varie comunicazioni che si sono svolte.

Gip - Sì.

SCHETTINO - Sono come dei collage nella mia testa, c'è da finire prima uno e poi, se lei mi consente, l'altro.

Gip - Prego.

Il Comandante racconta che l'avvicinamento della nave all'isola è un fattore da lui previsto e desiderato, utile per non fare andare più al largo la Concordia, e rendere quindi più difficili le operazioni di salvataggio.

SCHETTINO - Girando sulla destra vedevo l'ufficiale Canessa che diceva: Comandante, ci stiamo avvicinando all'isola, ho detto: Si, va bene così, lascia fare, avviciniamola all'isola; predisponiamo il nostromo che vada a prora Ah, nel frattempo mi avevano dato l'allagamento di tre compartimenti contigui. La nave inizialmente pigliando la falla a sinistra, logicamente ha iniziato questo sbandamento a sinistra. Per simmetria in allagamento, perché la nave è fatta in modo che se prende un colpo dal lato, per poter mettere a mare le scialuppe da ambo i lati, non deve sbandare più di 15 gradi, perché altrimenti le scialuppe che lei vuole mettere in mare dal lato opposto non ci riesce, sia perché i pistoni non riescono ad espellere la scialuppa e poi perché anche nella sua caduta libera andrebbe ad urtare lungo lo scafo della nave. Ho chiesto di mettere in moto a tale proposito, durante la fase di allagamento, la pompa di zavorra, di bilanciamento, per fare in modo di tenere nei vari stadi di allagamento della nave, la nave più simmetrica possibile a ponti orizzontali, e questo non funzionava; ho chiamato il direttore di macchina e non riusciva a darmi la possibilità di bilanciare questa benedetta pompa. Avvicinandomi verso l'Isola del Giglio mi sono spostato sulla rotta di dritta, poi sono stati mezz'ora, minuti, non credo ore, perché il tempo diventa le ore diventano minuti e tutto si ho fatto dei corsi in merito quindi so esattamente che non vorrei

fare errori nel quantificare tempi che non siano sinceri e veritieri.

E sono proprio i tempi ad avere una valenza centrale ai fini dell'inchiesta per capire in che modo Schettino ha cercato di rimediare al grave danno commesso. In seguito le domande insisteranno molto su questo punto.

Andando sulla dritta, l'ufficiale mi ha detto che si stavano avvicinando agli scogli, io chiedevo quanto segna la profondità dell'acqua, perché consapevole che con tre compartimenti contigui e con la possibilità di eventuali trafilamenti degli stessi e potendo andare ad interessare un quarto, la nave potesse affondare. Quindi in quel momento preciso prima ho predisposto la fase di emergenza generale e poi susseguentemente quella di abbandono. Nel momento in cui la nave si stava andando a mettere sul fondale fortunatamente da me voluto, perché quella è stata poi alla fine una fortuna, ho dato fondo all'angolo di dritta due lunghezze volute, cioè devirando, non aprendo il freno, in modo che avessi la disponibilità di poter sondare l'acqua a disposizione. Il nostromo si riferiva da prora che eravamo fermi sui 50 metri d'acqua, cioè la catena di dritta a 50 metri non devirava più, significa. Lo ho interpretato questo come vedendo sulla carta nautica c'era come una scarpata che va da 100, 70 e poi sotto c'è acqua, sui 20 metri, da poter adagiare la nave lì.

Il Comandante dice di aver deciso di far sistemare la nave in quella posizione e quindi sostiene di aver dato l'ordine di gettare l'ancora.

Dopodiché ho dato fondo all'ancora di sinistra, che con effetto del vento che agiva sulla superficie velica della nave, sulla struttura, avrebbe dovuto è quello che mi ha consentito di limitare lo sbandamento creato sia dall'allagamento dei locali di dritta, che dall'immersione della poppa stava iniziando a scendere, no?

Quando ero sulla retta di dritta e ho sentito che la catena di sinistra che io ho messo due ancore a mare, sia per mantenere la nave ferma e sia per rallentarne l'imbardata, la sbandata verso dritta, perché ero consapevole di dare il tempo per fare abbandonare la nave ai passeggeri e mettere le scialuppe di salvataggio in mare.

In realtà la manovra di ancoraggio descritta da Schettino è stata in seguito contestata. Il capitano Gregorio De Falco, infatti, ha analizzato a fondo il video dei finanzieri che per primi hanno filmato la Concordia. Per gli inquirenti la lettura di questo video è fondamentale proprio perché si trascina dietro il problema delle ancore.

Schettino dice di averle fatte abbassare durante la navigazione, ma gli atti raccontano un'altra versione. Alle 22.46 il proiettore illumina l'ancora di sinistra che è perfettamente nella sua sede. Alle 22.47 per circa 12 secondi si sente un rumore di catena in moto. Il proiettore illumina la catena dell'ancora di dritta che viene infilata in mare. Alle 22.55 si sente nuovamente un rumore di catene in moto e il proiettore illumina alternativamente le due catene delle ancore di dritta e di sinitra. Per De Falco, si ipotizza che, a causadell'aumento eccessivo dell'inclinazione del lato dritto, sia stata ordinata contemporaneamente l'ancora di sinistra, al fine di spostare il peso dal lato dritto al lato sinistro.

Schettino passa poi a descrivere la fase di abbandono della nave.

Poi ci stava una motovedetta lì ferma sulla prua, noi abbiamo una potenza di cavalli di prora, di di prora in manovra di 7 mila cavalli, a occhiometro, ad occhio e croce mi sembrava una motovedetta che doveva avere circa sui mille cavalli, gli ho chiesto di mantenere la prora sulla scarpata, senza farla scendere. Perché la mia cioè lei ha presente un muro, no? Cioè io nella mia testa vedevo questo muro e che la nave potesse

scendere giù. Alla fine ho detto: No, va bene, comunque ci avevo le ancore, va bene così, il vento mi spingeva. Quando ho sentito un urto enorme, praticamente immagino, presumo, perché non l'ho potuto vedere che sono andato via di notte, che sul bulbo della notte la catena abbia fatto uno sforzo, perché veniva in forza; praticamente manteneva lo sbandamento questa catena in forza con otto lunghezze. Quando ho sentito questo urto ho immaginato che la quantità d'acqua che stava imbardando, era talmente cospicua, congrua che tra poco la nave si ribaltasse. In quel momento, un attimo prima però di questo, credo un dieci-quindici minuti prima, mi sono riassicurato con il comandante in seconda che l'allarme di emergenza generale fosse stato ben inteso. Gli ho detto: Mettiamo al mare tutte le lance di dritta, perché solo così posso rimuovere peso da dritta, prima per dare la priorità a mettere le lance in mare sul lato dove l'angolo già andava da sé, in più rimuovendo il peso di 150 persone per lancia, più peso della lancia, io toglievo una cospicua quantità di peso da dritta, dando la possibilità alla nave di recuperare lo sbandamento di 20-25 gradi, per far sì che potessi anche evacuare le persone che erano salite sulle lance di sinistra. Nel momento in cui ho sentito quest'urto forte ho detto agli ufficiali del ponte: Noi stiamo qui, dobbiamo valutare come fare evacuare le persone che non possiamo evacuare con le lance di sinistra. Ho detto: Prima apriamo il portellone di dritta, poi mi sono corretto e ho detto: No, un ufficiale mi ha supportato, non ricordo chi. Comandante, no, perché potrebbe entrare l'acqua, ho detto: Sì, ma io non intendo quello di dritta, intendo quell'altro di sinistra, che è rimasto più su, quindi la mia intenzione è di far scendere i passeggeri e di evacuarli, di fare la spola con le imbarcazioni utilizzate e di mandarli a terra, di farli ritornare a fare questa spola qua. Nel frattempo a loro li ho mandati al ponte 3 per coordinare le operazioni di sbarco, io ho voluto avere una situazione più chiara e sono salito su al ponte

al ponte 9; dal ponte 9 sono uscito su alla piscina; di lì sono andato su, ho preso il cellulare e ho richiamato il Comandante della sala operativa, che ci avevo il numero memorizzato nel cellulare, chiedendo di chiedere alla motovedetta in posizione, in prossimita' della poppa, che fondale rilevasse. Lui mi diceva: Al momento c'è sotto 20 metri, a 20 metri la nave sta io la sento che si sta sempre più imbardando, perché se avesse urtato il fondo io non avevo più perplessità, ormai la nave più di quella non si inclina, il discorso è che la nave era ancora galleggiante. La sua conferma mi ha detto atto che effettivamente il pescaggio di 8 metri, ce ne stanno 20, la poppa continua ad affondare, continuiamo ad affondare! Ho chiesto al comandante della Capitaneria, credo sala operativa, non mi dica il nome che non lo ricordo, di scorgevo un traghetto posizionato sulla mia sinistra, ho chiesto se era possibile farlo appoggiare sulla poppa, perché il mio intento finale era di portare la nave in secca il più possibile, per adagiarla sul fondo. Poi questo non è successo, non so perché. Dopodiché?! Dopodiché, mentre stavo sul ponte, la nave ormai credo sia stata inclinata sui 25-30 gradi più o meno, sentivo tutti i lettini prendisole che sbattevano da un lato, che sono tutti quanti andati a finire nell'altro e vedendo che la nave inclinava sempre di più, ho immaginato che si iniziavano a rompere i finestroni giù e quindi più la nave sbanda, più la pressione dell'acqua li fa rompere; quindi mi sono recato dal lato dello sbandamento, perché già la nave era sbandata così, per scendere più presto le scale, in modo che io scendevo le scale, che praticamente il muro mi diventava quasi pavimento; cioè io sono sceso giù al ponte 3 e sono arrivato al ponte 4. al ponte 4 da lì ci stava un uno della nave, io scivolavo, questo mi ha preso, Comandante, mi ha preso da terra due volte e sono andato al ponte 3 per sincerarmi che continuavano le operazioni iniziate di trasferimento dei passeggeri tramite il ponte passeggiata, che ormai era sull'orlo dell'acqua. Quindi di

lì ho incontrato il nostromo, che con i cancelli aperti già questo l'avevano iniziato. Ho detto ad un operaio di macchina, credo fosse un operaio di macchina, un bulgato, un elettricista, non ricordo, ci ha la barba incolta questo qua, io non ricordo, abbiamo mille e 200 persone, mille e 100 persone di equipaggio il nome, lo potremmo poi verificare, gli ho detto:

Guarda, vai sul lato sinistro e fammi sapere quante altre persone dobbiamo trasferire a dritta che sono intrappolate sulle lance, perché non possono venire e da più mi ricordo un signore con un bambino in braccio, l'ho aiutato a farlo salire nella lancia eccetera.

Dopo un po' ci sono state delle urla pazzesche, perché credo si siano rotti altri vetri e ci sono stati proprio come degli scoppi, pum pum. Sopra la mia testa, no?

Se si credesse a Schettino, si avrebbe l'immagine di un comandante lucido che comprende la situazione e capisce quello che è meglio fare, che aiuta i passeggeri e i membri del suo equipaggio. Insomma, un comandante diverso da quello che invece gli inquirenti pensano sia Schettino. Il capitano descrive la sua discesa dalla nave come una fatalità, e non un abbandono voluto.

Queste lance qui, che non sono le lance tradizionali che lei mette le gru fuori e scendono, hanno dei bracci che sporgono: dalla nave in modo perpendicolare così e la lancia sta al centro; questi due, la nave sbandando sulla dritta, hanno quasi raggiunto l'acqua. Quindi noi stavamo intrappolati io con la lancia sotto, il comandante in seconda stava vicino a me, lui è scivolato letteralmente in acqua, perché poi immagini il piano che man mano diventa in discesa, no? Io sono salito sulla lancia, ma più che salito, ma questo era inevitabile che ci andassi io, perché stavamo anche per spingerla fuori, perché la nave catapultandosi così avrebbe comunque schiacciato me, la lancia e i passeggeri che stavano dentro e non ci sarebbe stata

possibilità di allontanarsi, perché sono due bracci Tanto è vero che per manovrare e uscire ho detto al timoniere: Ferma i timoni, portiamoci fuori a braccia, ci siamo avviati fuori e dirimpetto, dopo manco il tempo di accelerare e la nave, la prora della lancia è sbattuta in uno scoglio; da li gli occupanti sono scesi. Ricordo di avere chiamato la sala operativa, perché vedevo i mezzi di salvataggio, perché come sono scivolato, sono stato favorito praticamente da andare su questa benedetta lancia; il comandante in seconda è andato a mare e le altre persone erano scivolate in acqua, perché non era più possibile stare sulla ho chiamato per dire: Guardate, noi abbiamo le lance di salvataggio che sono grosse per manovrare, ci mandate quei gommoni che stanno lì, per cortesia?, mi ha risposto un comandante donna, credo una donna, Sì Comandante, mi dica. Senta, io sono tra la nave e lo scoglio, mi mandate per favore un'assistenza, qualcuno a togliere questa gente dall'acqua?, perché nel frattempo noi con la lancia siamo ritornati indietro e ne pigliavamo altre con i giubbotti da mare; più gente io toglievo da mare e più era perché comunque la nave ormai si stava sempre man mano più invessando, fino a raggiungere praticamente come sta adesso, no? Che la ciminiera si è messa praticamente perpendicolare all'acqua e io mi sono trovato a terra con abiti asciutti e col cellulare in tasca!

Il Comandante sostiene quindi di aver fatto di tutto per aiutare i naufraghi. A questo punto Schettino si mette in contatto con Roberto Ferrarini di Costa Crociere.

Ho chiamato il signor Ferrarini della Costa, ho detto: Guarda, non so quantificare o io ho chiamato a lui o lui ha chiamato a me, non ricordo; o forse prima c'è stato uno scambio di telefonate. Non so quantificare esattamente quante altre persone sono sulla lancia, perché la nave nel frattempo è andata nel buio più assoluto, stavamo trasferendo le persone, credo ci siano rimaste ancora tiro, l'ufficiale, il in seconda stava vicino a

me imbarcato, un altro mi diceva Comandante, non più di dieci.

Un altro mi ha detto Cento. Un altro mi ha detto Ne ho viste più o meno centocinquanta. Ho detto: Guarda, un numero esatto, ad onor del vero, non lo so, però so che da qui ormai non possiamo più andare lì, perché ci vogliono gli alpinisti per andare dall'altro lato, non è fattibile; però manda gli elicotteri. Allora ha detto lei: Sì. Allerta gli elicotteri, perché non credo che le iniziali 500 persone che mi erano state riportate sul lato sinistra nave ce l'abbiano fatta tutti quanti, quindi qualcuno sicuramente lì ci sarà. Non so quante, cioè non sapevo quantizzare quanto, questa è la verità. Nel frattempo lui mi ha chiamato e mi ha detto:Confermami quando arrivano gli elicotteri, l'ho richiamato:

Guarda, stanno arrivando gli elicotteri e stanno iniziando a prendere le persone dal lato sinistro della nave. Okay.

In quel momento Schettino si trova sullo scoglio dal quale riceve, di lì a pochi attimi, la telefonata di De Falco.

Poi mi chiama il comandante della sala operativa, che, ripeto, non ricordo il nome e dice: Lei sta lì sullo scoglio? Eh, io sto sullo scoglio, la scialuppa sì è fermata Deve ritornare a bordo, ho detto: Io non è che non voglio ritornare a bordo, io le voglio far capire che la nave è invessata di 90 gradi. Mi hanno detto che ci sono delle bescaggine a prora, ho detto: Va bene

Questa telefonata è registrata. Ho detto: Guardi, io non è che non voglio ritornare sulla nave; facendo che io pure ci ritorno, devo salire questa bescaggina, ma cioè io ho avvertito in buona fede che forse non di questo non voglio essere presuntuoso a dire forse che non ero stato chiaro nello spiegare come era posizionata la nave, perché non credo bisognava, oppure io potevo andare sulla nave se mi diceva: Guardi, le metto a disposizione un elicottero, su che scoglio si trova, la facciamo imbragare e lei ritorna su.

Schettino dice che per risalire sulla nave avrebbe avuto

bisogno di un elicottero. Poi rivendica ancora una volta la sua determinazione a non andarsene a terra.

Io sono stato lì, tanto è vero che ci stava il capo dei Vigili Urbani, mi sembra, o Vigili di Grosseto, che mi hanno detto: Comandante, andiamo via, che fa qui?, ho detto: Oh, ma sei pazzo?!

Vattene tu, io rimango solo qua, non c'è problema e così sono rimasto io con il mio comandante in seconda. E così sono rimasto io con il mio comandante in seconda. In tutto questo scenario vedo avvicinare un canotto, un motoscafo con due uomini con la tuta termica, che si avvicinava a me, ho detto: Un attimo, comandante, adesso vedo se mi accompagnano questi due di questa imbarcazione di salvataggio, vedo se mi accompagnano loro sulla nave. A questo punto mi sta intimando di andare lì, provo a risalire questa bescaggina, se ce la faccio più con le forze ad andare su e poi si vedrà, almeno sto lì e siamo tutti in pace.

De Falco intima a Schettino di risalire sulla nave, un'operazione secondo quest'ultimo impossibile. Il Comandante racconta addirittura di aver praticamente pregato due uomini di aiutarlo a ritornare sulla Concordia. Ma la sua richiesta non viene esaudita.

Non era possibile scendere da quella parte della roccia, ho fatto il giro della baietta, questi due li ho supplicati: Cortesia, venitemi a prendere, che devo ritornare sulla nave, poi loro hanno detto: Comandante, il comandante della nave la conosce, è un suo amico di scuola, si chiama Fiorentino, le dà un forte bacio, ho detto: Okay, la ringrazio. Portatemi sulla nave di là ; vedete dove sta questa bescaggina, che io devo risalire sulla nave. Loro mi hanno detto: Comandante, contrordine, il comandante ci ha intimato di andare a terra nel porto, credo che siano state le 2.00, le 2 e mezzo, le 3.00 e sono andato loro con questa barchetta di salvataggio mi hanno portato lì nel

porto. Questo è l'evento a grosse righe.

A questo punto Schettino fa un passo indietro e torna a parlare dei momento immediatamente successivi all'incidente. Il Comandante spiega perché non ha dato subito l'allarme.

Nella fase di blackout mi è stato riportato, mi ha chiamatoprima che noi chiamassimo terra, subito hanno chiamato loro a noi: Che cosa è successo? ho detto: Un attimo, stiamo valutando. Perché, come le ho detto all'inizio, dovevo capire l'entità del danno e prima di predisporre l'abbandono della nave, questo è quello che io ho raccolto nei miei anni, i trent'anni di esperienza a mare, il comandante prima di fare questo deve stabilire in base a un supporto decisionale quali sono i tempi di sopravvivenza della nave, in base ai tempi di abbandono e di non dover fare l'errore di fare andare via i passeggeri e lasciare la nave che galleggia. Perché in quel caso lì sarebbe stato una strage per tutti e sarebbe stato un ordine dato dal panico, senza capire e quantificare effettivamente cosa stesse succedendo; cioè io non sono voluto incorrere in quell'errore lì. Però dal modo in cui la nave si muoveva sotto i miei piedi, in modo molto pigro perché generalmente la nave quando non è allagata reagisce, è viva. E in quel modo lì in cui la nave si muoveva io ho iniziato a capire e a rendermi conto che perché? Il computer per il supporto decisionale era spento; noi abbiamo dei sensori sulle celle secche, che sono delle casse che sono posizionate lungo lo scafo della nave, che se questo benedetto computer è venuto meno, in quel momento dell'emergenza funzionano, immediatamente io riesco a stabilire in base alla permeabilità dei locali, in base alla riserva di galleggiamento di spinta che ho, in base al tipo di allagamento, se è simmetrico o assimmetrico, quali sono i tempi di abbandono in relazione ai tempi di sopravvivenza che ha la nave; perché lì sta tutta la chiave del gioco! Non avendo a disposizione questo coso qua, sono ricorso alla mia esperienza,

per capire se era opportuno dare l'abbandono, darlo per tempo; perché, le assicuro, 4 mila e 600 persone neanche se la nave è ferma in porto, in condizioni normali, si mettono in esercitazione neanche in un'ora a mare! Frutto del mio severo addestramento, con tutti quegli ufficiali che hanno sempre seguito queste mie metodologie; io vengo da una scuola italiana e americana, ho sempre dedicato la mia vita al mare sempre, con professionalità e con e tutti hanno messo in atto quello che io ho sempre cercato di dire a tutti, dal primo all'ultimo! Il primo ufficiale alla stabilità è andato giù in macchina, lui mi ha detto Comandante lui è andato giù in macchina a verificare la situazione Comandante, abbiamo questa situazione. Comandante Pigliatemi il piano delle compartimentazioni ho avuto dei dati congrui sullo stabilire l'emergenza e l'abbandono nave. Nel frattempo c'è stata una richiesta di invio di un rimorchiatore, credo la Livorno Radio; poi questo mi ha detto: Comandante, i rimorchiatori lì deve contattare lei e li ha dato il numero di telefono, come se dovessi fare un contratto! Guardi che noi adesso stiamo in emergenza e siamo non ricordo le parole, in questo momento ci ho un se dopo mi dà del tempo credo di riuscire a capire cosa gli ho detto, e gli ho chiesto assistenza, ho detto: Sì, mandatemi un rimorchiatore no, gliel'ho detto! Ho detto: Indipendentemente da, mandatemi un rimorchiatore in assistenza alla nave. Mandatemi un rimorchiatore in assistenza, mandate l'assistenza.

Schettino insiste per farsi mandare un rimorchiatore, anche se secondo gli investigatori in quel momento è già chiaro che non servirà a nulla.

Il marconista mi ha detto: Comandante, il messaggio lo rinviamo? Invia il messaggio. E quindi è stato dato il messaggio ufficiale che la nave stava che stavamo abbandonando la nave, quando comunque le operazioni di abbandono nave erano già state iniziate, credo non saprei dirle quanto tempo prima,

sicuramente mezz'ora-tre quarti d'ora prima, perché c'è stato prima l'avviamento ai ponti di riunione, c'è stato questo coordinamento per fare in modo che tutti i passeggeri fossero confluiti al punto di Dopodiché sono andato a terra e dalle stime ho chiesto in società di mandare delle liste, perché noi quello che cercavamo anche di far capire al comandante della sala operativa è che io a bordo prima, indipendentemente da quante io ne possa riuscire a contare, non ho un riscontro, perché non è che stiamo a nave illuminata e abbiamo potuto fare l'emergenza smarcando le liste e avendo il tempo di un riscontro, che stiamo parlando di un incendio o di una qualsiasi altra causa, anche una fase di abbandono, che la nave scende giù simmetrica! Questa benedetta nave si è capovolta e con una rapidità alla fine in mezz'ora la nave si è praticamente girata, quindi io ho detto: L'unico riscontro, visto che la maggior parte che le lance sono andate tutte quante a terra, quelli di sinistra le abbiamo spostate a dritta, l'equipaggio è andato via con gli zatterini, dobbiamo contarli a terra! Cioè dove li contiamo?! La nave è rimasta qui, più di qua non va, chi è rimasto di là lo pigliamo con gli elicotteri. E questo è quanto, in pura sincerità!

Schettino smette di parlare. A questo punto l'interrogatorio vero e proprio. Comincia a fare domande il Gip Montesarchio.

Gip - Allora, io ho bisogno di alcuni chiarimenti.

SCHETTINO - Sì.

Gip - La prima cosa: Lei mi ha detto che ad un certo punto, durante la navigazione, decise di fare questa manovra di accostamento giusto? È cosi?

SCHETTINO - Era stata pianificata.

Gip - Era stata pianificata al momento della partenza. Lei poi aveva detto che aveva pensato di non farla e poi nel corso della navigazione?

SCHETTINO - No, no mi sono confuso. La settimana pure dovevamo farla e non la feci perché c'era cattivo tempo.

L'insistenza Perché facciamo navigazione turistica, ci facciamo vedere, facciamo pubblicità e salutiamo l'isola Okay dissi!

Ancora una volta, Schettino dice di non aver deciso lui di compiere la manovra di avvicinamento al Giglio. Una manovra che gli sarebbe in un certo senso imposta dall'alto a fini pubblicitari.

Pm NAVARRO - È stata? Non ho capito l'ultima frase che ha detto.

Gip - È stato deciso

Pm NAVARRO - Va bene.

Gip - Lei, quindi, già più volte aveva fatto questo tratto costiero a bordo della nave? Quante volte l'aveva fatto?

SCHETTINO - Allora dell'isola, dell'Isola del Giglio, questo percorso qua, l'ho fatto per tutti e quattro mesi; io sono imbarcato da quattro mesi, dovevo sbarcare questa settimana. L'ho fatto sempre, ma non navigazione turistica

Gip - Quindi è la prima volta che lei si accostava?

SCHETTINO - No, l'ho fatto in passato con la Costa Europa e con altre navi, non è la prima volta.

Gip - All'Isola del Giglio? Cioè in questo tratto?

SCHETTINO - In questo tratto di mare sì.

Quindi il Comandante ammette di aver fatto già altre volte la stessa manovra. E nello stesso tratto di mare. Nonostante questo, in seguito si lamenta delle rassicurazioni erronee che gli arrivano dall'ex comandante Palombo, che gli avrebbe detto di non preoccuparsi per la profondità delle acque.

Gip - L'aveva già fatto, quindi?

SCHETTINO - Sì. Non ricordo quante volte, ma lo avevo fatto negli imbarchi precedenti. E anche quando lavoravo con la Tirrenia di navigazione quindici anni fa.

Gip - A che distanza viene fatta normalmente questa navigazione turistica?

SCHETTINO - Allora, le dico, io per esempio la navigazione

turistica quando la svolgevo a Sorrento, dalle mie parti, ci andavo proprio vicino, sui 400-500 metri; rallentavo, andavo a fare la navigazione turistica. Adesso io volevo fare solamente un passaggio, consapevole del fatto che il Giglio, come infatti poi ho avuto modo di vederlo anche praticamente che ci sta il fondale fino a sotto, ho detto: Vado giù, mi porto su parallelo e me ne vado.

Gip - A che distanza dalla?

SCHETTINO - Era pianificata inizialmente a 05, poi siamo passati a 028.

Gip - A 028, quindi avevo capito bene, lei l'ha portata a 028, giusto?

SCHETTINO - 028. Però io mi sono accorto, e questa è stata purtroppo una mia valutazione errata sul posto, in quanto io vedevo, immagini, qua uno scoglio, 028 da questo scoglio, qua e invece ce ne stava un altro più in qua che

Gip - Mi scusi, perché io non è che ho esperienza, non entro nelle sale di comando della nave, lei come lo vedeva questo scoglio?

Come vedeva, cioè come aveva la visione di questo scoglio?

SCHETTINO - Cioè lo scoglio lo vedevo sulla mia sinistra e che sul radar gli stavo passando a questa distanza qui; però la distanza alla quale io stavo passando effettivamente era quella dalla terra, in quanto più spostato verso il mare, come se ci fosse un altro scoglio che nella mia testa non no che non fosse segnalato, ma non era quello dal quale il radar mi stava battendo, perché non era un punto cospicuo rilevante. Cioè se lo scoglio è sulla terra, alto, il radar lo batte, no?

Gip - Sì.

SCHETTINO - Io credevo che stessi passando a quella distanza da un altro scoglio che stava più in là, invece no! Invece io stavo calcolando quella distanza da uno scoglio che stava più all'interno.

Gip - Ho capito. E quindi quando si è accorto poi? Lei l'ha visto?

SCHETTINO - Quando mi sono accorto, se non facevo nulla ci sarei comunque passato

Gip - Sì

SCHETTINO - Il problema è che sono venuta a dritta nell'intento di evitarlo e lì è stato un errore, perché io non dovevo venire a dritta, perché

Gip - Quando se n'è accorto di questo scoglio? Come l'ha visto?

SCHETTINO - Stavo al radar, ho finito l'accostario e ho messo la nave quasi parallelamente alla costa e nel bagliore dell'isola ho visto questo scoglio qua.

Gip - L'ha visto da vicino? Quindi lei l'ha visto non via radar, l'ha visto con i suoi occhi? Ha visto lo scoglio con i suoi occhi?

Sto cercando di capire lei come ha visto questo scoglio. Quando se n'è accorto di questo scoglio?

Schettino viene messo alle corde a proposito dell'avvistamento dello scoglio.

SCHETTINO - Allora, ho visto il promontorio, lo scoglio grosso e mi sono accorto che l'acqua frangeva e quindi quando l'acqua fa spuma significa che sotto ci sta qualche cosa.

Gip - Ah, quindi l'ha visto con i suoi occhi?

SCHETTINO - E mi sono accorto che lì ci stava un basso

Gip Ma la nave non ha dei sistemi, diciamo, che segnalano l'ostacolo o comunque? Non ha di questi dispositivi?

SCHETTINO - Onestamente sì, ci sono questi dispositivi, però il radar a me mi batteva 028 dall'altro che stava più interno.

Questo sarà stato uno spuntone. Infatti nel venire a dritta io non è che sono passato su un basso fondale, perché la nave credo sotto sia integra, è stato laterale, perché nel movimento di fare così ho preso questo spuntone di roccia, che sembra quasi

rimasto incastrato nella nave; ma questo è stato un mio errore è stato cioè non ho nessun modo di dire sono stato bravo in questo caso qua! Non posso dire nulla, perché io ero convinto che passando a 028 non avevo problemi. Nel momento che sono stato a fare io non dovevo fare nulla, dovevo continuare come stavo andando e non avrei preso nulla.

Gip - Quindi lei

SCHETTINO - Avrei fatto un'imprudenza, ho fatto un'imprudenza, però Dio me l'avrebbe mandata buona se non avessi messo il timone a dritta. Questo è quello che io adesso ricordo in questo momento e glielo dico con la mia massima sincerità, perché non ho cioè ha uomo intelligente, da comandante, non posso nascondermi dietro un dito, devo essere consapevole e assumermene la responsabilità che ho fatto un errore di valutazione, che spesso rientra mezzo miglio andava bene! Ho fatto l'accostata più larga, ho detto: Va bene ci stanno gli facciamo contento al maître, salutiamo, suoniamo e andiamo via e acqua ce ne stava a sufficienza! Tanto è vero che gli stabilizzatori che stanno aperti, quando sono passati gli stabilizzatori io non avevo avuto più nessun dubbio, perché gli stabilizzatori passano, sono passati liberi e la poppa poi l'ha preso, perché sono andato col timone a dritta. Dopodiché ho messo a sinistra, abbiamo fatto blackout, abbiamo fatto il timone a sinistra per non andarmene troppo in là, perché dal momento che senti una botta, uno che è comandante e ci ha un minimo di esperienza, un minimo di buon senso, ormai quello è passato e ce lo vediamo con la società, con la legge e con tutto, ma poi alla fine quello è un qualche cosa che va contro

Gip - E allora veniamo

SCHETTINO - Cioè di fronte a Dio ci sono altre responsabilità.

Gip - No, per carità! Veniamo allora a questo punto, lei l'ha sentito quindi il botto, no?

SCHETTINO - Sì.

Gip - E quando ha parlato con l'ufficiale, il capitano De Falco della Capitaneria con gli altri, le assistenze, comunque con le varie centrali operative, lei ha parlato di blackout o ha detto?

SCHETTINO - Abbiamo avuto un contatto col fondo e c'è stato un blackout.

Gip - Questo quanto tempo dopo l'ha detto?

SCHETTINO - Quando mi hanno chiamato.

Gip - Dalla prima volta lei ha detto questo? Ha detto abbiamo avuto un contatto col fondo dalla prima in cui è entrato in contatto con le centrali operative della costa?

SCHETTINO - Allora, ho passato lo scoglio, ho visto il blackout, Cosa è successo per avere, credo di avere detto: Siamo in blackout. Ho detto: Siamo in blackout. Poi: Che cosa è successo? Stiamo facendo l'assestament dei danni, io volevo capire perché ci stava questo blackout. Ci sta acqua, abbiamo avuto un contatto col fondo e siamo in blackout, questa è stata la dinamica della conversazione.

Il Comandante non cede e ripete più volte di aver detto fin da subito che c'era stato un impatto con il fondo. Circostanza però smentita dalla registrazione della conversazione con De Falco.

Gip - Quindi lei comunque l'ha detto? Dice di averlo detto dal primo momento che aveva avuto il contatto col fondo?

SCHETTINO - Sì, ma lì è tutto registrato, Giudice!

Gip - Sì, sì.

SCHETTINO. - Cioè io sono consapevole che è registrato e quindi non avrei modo di dirla una cosa non veritiera.

Gip - No, non dico che lei dice una cosa non io non ho esperienza nautica, ma dico che cos'è più grave, secondo la sua esperienza nautica, il fatto che ci sia un blackout o il fatto di sentire un forte contatto di impatto col fondo?

SCHETTINO - L'impatto col fondo! Soprattutto perché lei

deve capire perché ha avuto questo, cioè che danni ha fatto! L'impatto col fondo, se non gli dicono che danni ha fatto il personale che sta sotto inizia a capire che danni ci sono, perché se è solo la parte poppiera, è un gavone, non è successo nulla; se ha preso più avanti, come alla fine abbiamo fatto uno squarcio, che ha interessato più compartimenti contigui, e l'ho verificato subito, questo qui è un Però, vede, ci sono dei momenti, no? E su questo io ci ho riflettuto queste notti qui in carcere, in cui si fanno delle scelte: analizzare e capire e parlare. Nel senso, abbiamo avuto un contatto col fondo, siamo in blackout, ma è uno deve anche capire che sta succedendo! Quindi noi abbiamo una testa sola e in quel momento un comandante deve fare una secondo me ho fatto una scelta istintiva, ho voluto capire in un momento al buio, a seguito di un urto, con la terra a distanza, cosa pensare di dover fare, non togliendo attenzione a nessuno, per l'amor di Dio, però la mia testa era focalizzata sui compartimenti che si allagavano, su questa nave se sbandava o meno, su se mettere i passeggeri in salvo. Ho chiamato Livorno Radio, mi hanno detto che devo chiamare il rimorchiatore, ti ho detto che ho avuto un contatto col fondo e stiamo facendo l'assestament dei danni e tutto, cioè ora mi devi mandare tu le persone qua, io ora devo pensare alla nave e capire cos'altro fare, no? Cioè questo è quello che io credo di e le sto parlando di getto, no? Cioè facendo riferimento al perché non ho forse dedicato troppo tempo alla conversazione col comandante della sala operativa, ma alla fine di quello che decido sono stato solo io! E come le dicevo, ho stabilito, credo di averlo fatto, secondo un senso di responsabilità, secondo una conoscenza del mezzo nautico, della sua conformazione strutturale, sulle dinamiche di allagamento e sul successivo impatto che questo aveva sul trasferimento a terra il sicurezza dei passeggeri. In più le ancore, la motovedetta, spingimi ma, tirami là! Quindi io non sarò mai in pace con la mia coscienza! Il fatto che io sia riuscito

ho avuto anche una vita umana, anche una persona grave, chiunque, averne avute cinque - sei dispersi, quello che è, però, io ho visto e so cosa significa. Anche quando facciamo esercitazione, 5 mila persone, 5 mila persone e io da Comandante credo di essermi comportato da Comandante!

Schettino ci tiene davvero: vuole essere considerato un bravo Comandante. A questo punto il Gip si concentra sull'accusa di abbandono della nave.

Gip - Va bene. Sulla fase successiva lei ci ha già detto che in realtà, a quanto ho capito, lei comunque ammette di avere lasciato la nave quando ancora persone erano a bordo della nave e che comunque di non essere riuscito a ritornarci, pur volendo?

SCHETTINO - In questo non come giustifica, no!

Gip - No, però lei ha detto questo.

SCHETTINO - Perché io vorrei ricordo c'era sulla lancia un ufficiale pure nuovo imbarcato, che lui stava pure questo ragazzo qua sulla lancia, infatti stava un'infermiera, non mi ricordo chi è questa ragazza qui, le urla, le grida e poi alla fine il comandante in seconda va in acqua, perché è andata in acqua, la gru che veniva su e la lancia si è incastrata e la nave stava così, quindi io mi sono trovato praticamente! Sembra, sa, a dire come se tu dessi un pugno a uno e dici: No, è lui che è venuto con la faccia contro il mio pugno, però in effetti è stato cosi! Cioè questi sono i fatti.

Come infatti quando poi questo marinaio filippino ha iniziato a mettere in moto il motore della lancia, urtava tra le gru; cioè noi eravamo incastrati. Se non spingevamo e se non intimavo a quello fermati, erano oltre 150 persone credo, perché io poi stavo sulla tenda su della lancia, non è che mi sono imbarcato nella lancia; io sono caduto sul tetto della lancia, attenzione! Quindi se lei mi dice quanta gente ci stava dentro, non lo so neanche, perché poi sono arrivati al buio e sono scesi.

Gip - Poi lei dove è stato portato con la lancia? Cioè dove siete sbarcati con la lancia?

SCHETTINO - No, poi

Gip - Quando lei è salito, vi siete allontanati?

SCHETTINO - No, come ci siamo allontanati, perché pure questa ragazza aiuto, aiuto, la nave ci sta cascando addosso, il marinaio filippino si è mosso queste sono lance monoeliche, non hanno doppio motore, sono solo fatte per allontanarsi dalla nave, no? Quindi, immagini, qua ci sono gli scogli, qua ci sta la nave, io credo sarà stato un 120 - 130 metri, perché l'ho portato

più sotto possibile. Quando siamo scesi qua, eravamo bloccati da questi paranchi che stavano in aria e poi si sono fatti come due cancelli, barre, cancelli a livello praticamente, due barre, a livello così, sbatti su uno, sbatti sull'altro, ho detto ferma tutto. L'ufficiale di prora ha detto: Metta la prora fuori con le mani, se ti cade fuori il paranco, ci siamo svincolati qua, c'era un'altra persona in acqua, tornare con la lancia indietro qua, due dall'acqua li abbiamo tirati e nel frattempo questo gigante si abbatteva così; dopodiché siamo andati sullo scoglio qui, abbiamo urtato praticamente allo scoglio, perché era pure buio questo benedettonon si vedeva nulla e da lì siamo scesi, dopo avere preso altre persone dall'acqua, perché stavano tutti quanti in acqua lì. Io ho chiamato con il mio cellulare, gli ultimi numeri che io ricevevo li richiamavo, guarda, sono il Comandante sono qua sullo scoglio e ci sono persone che io sono caduto sulla lancia, ci credete o no, ma è così, il comandante in seconda è andato a mare e stava nuotando anche lui verso lo scoglio. Ciro Ambrosio, pure lui si è fatto un bagno, perché anche lui cioè uno vede questa mazza enorme che ti catapulta, è come uno che da una barca cade e ci siamo ritrovati su questo scoglio qua. Io ho chiamato, ho detto:

Sono il Comandante, sono sullo scoglio, cioè io potevo nascondermi dietro un dito, potevo dire mi sono buttato a mare

alla fine, ma perché essere disonesti così?! La mia opera è stata più necessaria al ponte 3 e non inizialmente io potevo rimanere Quando ho chiesto, e questi sono dei dati che risulteranno da qualche conversazione sicuramente, sono 20 metri, la nave è larga 38, sono 40 metri, me la imbardo così, mi rimango su, rimango lì, alla fine sono l'eroe che sono rimasto a bordo, ma la gente è morta sotto! Perché la mia preoccupazione erano le persone che stavano sulle lance di sinistra che non riuscivano ad essere espulsi; io al ponte 3. Già il comandante in seconda è stato un ottimo coordinatore nel far trasferire le persone; quando sono arrivato io ho detto: Chi ci sta? Ci sta Manrico, il capo commissario, che sta dall'altro lato e sta evacuando le altre persone Okay.

Questa catena umana, trasferiamo le lance di persone a sinistra a dritta; facciamo la spola con le lance e le abbiamo praticamente evacuate tutte, tranne un cento, centocinquanta, non so quanti poi ne hanno preso gli elicotteri. Tanto che poi la nave è sbandata, ho appreso dopo che il Manrico era rimasto intrappolato, perché come io sono andato a mare, lui è rimasto schiacciato lungo la paratia, no? Sono arrivato a terra e ho chiesto: Avete visto il capo commissario? Sì, sì, qualcuno mi ha detto pure che stava a terra e poi alla fine già io dallo scoglio lo chiamavo perché avevo immaginavo che lui stava dall'altro lato di sinistra a sbarcare, a cercare di fare confluire le persone di qua. Cioè io ho dato più importanza al risultato della cioè un uomo già si sente responsabile, quindi proteggere il proprio io, il proprio ego a che cosa mi serviva?! Poi devo convivere con tutta la mia vita con tutti questi morti, come si fa?!

A questo punto tocca alla Procura. Il primo a fare domande è il procuratore capo Verusio.

Pm VERUSIO - Dopo l'urto la nave era governabile, funzionavano ancora i motori o la nave andava avanti solo con l'abbrivio?

SCHETTINO - Solo con l'abbrivio.
Pm VERUSIO - Solo con l'abbrivio?
SCHETTINO - Quando c'è il blackout, c'è il blackout
Pm VERUSIO - Black out noi intendiamo soltanto che non ci siano le luci.
SCHETTINO - No, no. La nave è mossa da motori diesel di emergenza; è come se fosse una centrale elettrica, noi convertiamo l'elettricità in propulsione. Nel momento in cui ci manca l'elettricità non ha neanche più la propulsione.
Pm VERUSIO - Quindi praticamente dopo l'urto la nave non aveva più i motori con i quali poteva essere governata?
SCHETTINO - No.
Pm VERUSIO - È andata avanti solo con l'abbrivio e con i timoni, giusto?
SCHETTINO - Sì, perché i timoni sono sull'emergenza, lei ha a disposizione sull'emergenza il controllo dei radar, dei timoni e della radio.
Pm VERUSIO - Quindi praticamente la nave non era più governabile a quel punto?
SCHETTINO - La nave può essere
Pm VERUSIO - Non con l'abbrivio e con i timoni, giusto?
SCHETTINO - Sì, con i timoni la nave è governabile in quanto per effetto nel suo moto in avanti facevamo credo 15 nodi, 16 nodi più o meno. Per effetto del moto in avanti la pressione esercitata dall'acqua sui timoni dà la possibilità alla nave di imbeccarla, di avviarla in delle direzioni. Come infatti quando io lavoravo sulle superpetroliere per fermare l'abbrivio in avanti viene usato il timone tutta alla banda da dritta e poi a sinistra.
Pm VERUSIO - Ho capito. Quindi già dalle 21.42 nel momento in cui c'è stato l'impatto con lo scoglio, la nave non era più governabile, giusto?
SCHETTINO - Sì.

Pm VERUSIO - In queste circostanze c'è un protocollo da seguire per quanto riguarda l'abbandono nave?

SCHETTINO - Se la nave

Pm VERUSIO - Si dà prima l'allarme? Come funziona?

SCHETTINO - Le spiego. Allora, se la nave è strutturalmente integra ovverosia non ci sono vie d'acque, non ci sta nessun protocollo per l'abbandono. Come infatti una nave della Carnival Corporation, uguale a questa qua, due anni fa è rimasta in blackout, credo nel Golfo del Messico, è rimasta lì e con tutti a bordo e basta, hanno chiamato un rimorchio per essere rimorchiati.

Pm VERUSIO - Dalle intercettazioni, dalle comunicazioni che lei ha avuto con la Capitaneria di Porto di Livorno lei sembra che continui a dire blackout come se fosse soltanto un guasto elettrico?

SCHETTINO - Sì. Allora, il guasto elettrico c'è stato, ma c'è stato anche il contatto del fondo, che io ho detto Stiamo analizzando i danni di cosa è successo. Cioè io ho detto questo, non so se l'ho detto io o l'ho fatto dire ad un ufficiale.

Pm VERUSIO - Posto che la nave non era più governabile, i motori non funzionavano, la nave era ancora in assetto normale?

SCHETTINO - Fino a prova contraria che mi hanno riportato l'acqua nella sala macchine, credevo fosse normale; però nel momento che mi hanno detto ci sta l'acqua, non è più normale!

Pm VERUSIO - A quel punto lei ha dato delle disposizioni con l'altoparlante ai passeggeri?

SCHETTINO - Sì.

Pm VERUSIO - Su che cosa dovessero fare?

SCHETTINO - Abbiamo detto

Pm VERUSIO - Lei personalmente si è preoccupato di dare disposizioni ai passeggeri su cosa dovessero fare in quel

momento?

SCHETTINO - Sì.

Pm VERUSIO - E quando le ha date?

SCHETTINO - È stato dato il segnale di emergenza generale per far giungere

Pm VERUSIO - È stato dato un allarme di emergenza generale?

SCHETTINO - Generale.

Pm VERUSIO - In che circostanza, quando?

SCHETTINO - Quando ci siamo resi conto, quando mi sono reso conto che la nave stava imbarcando acqua, dopo che me

l'aveva riportato il direttore di macchine che c'erano non solo i motori elettrici di propulsioni allagati, ma anche il 4, 5 e 6 no, l'1, il 2, il 3 e poi il 4, il 5 e il 6.

Pm VERUSIO - Ma lei personalmente ha dato disposizioni al personale di bordo e ai passeggeri con l'altoparlante di quella che era la situazione?

SCHETTINO - Questo no. Io ho detto semplicemente: Emergenza generale e abbandono nave e abbandonare la nave.

Pm VERUSIO - Perché risulta che i passeggeri, nessuno dei passeggeri abbia sentito la sua voce su questo punto.

SCHETTINO - Allora, io ho delegato, questo è vero, non l'ho detto io, perché io sto ricostruendo tutto con estrema sincerità, io ho anteposto l'ha fatto il comandante in seconda o il primo ufficiale che stava vicino a me, o Bongiovanni, ho detto diamo l'abbandono, Bongiovanni o il comandante in seconda, uno dei due.

Pm VERUSIO - Ma voglio dire, posto che già dalle 21.42, quando è avvenuto l'urto, la nave non era più governabile, si immaginava che a questo punto lei dovesse solo disporre che i passeggeri venissero sbarcati, o no?

SCHETTINO - No.

Pm VERUSIO - Che pensava di fare?

SCHETTINO - No, allora

Pm VERUSIO - Perché le operazioni di abbandono nave sono iniziate più di un'ora dopo l'urto?

SCHETTINO - No, no

Pm VERUSIO - Posto che..?

SCHETTINO - No!

Pm VERUSIO - Le operazioni di abbandono nave?

SCHETTINO - Le operazioni sono avvenute dopo che io ho avuto le informazioni che la nave non avesse più ossequiato la caratteristica nautica, che è la galleggiabilità. Perché non è che io posso avere un blackout e dico subito andiamocene tutti! Dove li mando questi qua?! Devo avere la certezza e basare la mia decisione su un fatto e su una convinzione che la nave ha delle circostanze tali, che non metto a rischio la vita di 4 mila persone se non è il caso di dare il segnale di abbandono nave! Cioè

Pm VERUSIO - Lei ha pensato che ad un certo punto potessero rimanere tutti sulla nave, anche se la nave non era più governabile?

Schettino dimostra di essere molto confuso.

SCHETTINO - No, lei come governabile intende in moto?

Pm VERUSIO - Voglio dire, pensava che la nave rimanesse in assetto normale?

SCHETTINO - No. La nave da crociera è fatta in modo che può resistere a un allagamento con uno, due o più compartimenti allagati, okay? Come le ho premesso prima, il supporto decisionale previsto dalla Solas sul quale il comandante deve stabilire dei tempi di abbandono è in base ai tempi di sopravvivenza della nave. Quindi per far ciò, perché c'è un comandante che mette tutti i passeggeri in mare e la nave poi rimane a galla, che facciamo?! È congrua la cosa, no? Quindi io prima ho dovuto capire, seconda la mia scienza e coscienza, se era opportuno e inderogabile dare l'abbandono nave, perché

a un comandante non è una cosa che capita tutti i giorni, ma fa parte del nostroè un pensiero che abbiamo sempre tutti nella testa e ognuno di noi cerca sempre di convivere con questo. Perché un giorno uno che è costretto a dire una cosa del genere, prima di dire andiamo via tutti che sta affondando la nave, io devo avere la certezza, perché altrimenti i danni sarebbero stati di più.

Insomma, il Comandante sostiene che prima di poter dare l'emergenza generale debba esserci necessariamente la certezza della gravità della situazione. Il Pubblico Ministero Navarro incalza molto duramente Schettino a proposito del ritardo dell'ordine di abbandono nave.

Pm NAVARRO - Faccio una domanda ricollegandomi a questo. Allora, a noi risulta, Comandante, che Iaccarino sette minuti dopo l'impatto, sette minuti dopo l'impatto, le ha comunicato che i sei generatori Edilfem erano allagati.

SCHETTINO - E questo è un compartimento.

Pm NAVARRO - Allora, quando Iaccarino le fa questa comunicazione lei che decisione prende?

SCHETTINO - Chiedo, credo, sono sicuro di avere chiamato il direttore di macchina e chiesto

Pm NAVARRO - Cioè Pilon?

SCHETTINO - Pilon, sì. E di chiedere se erano anche interessati dall'acqua il 4, il 5 e il 6.

Pm NAVARRO - No, a noi risulta che Iaccarino le abbia detto che erano interessati 1, 2, 3, 4, 5 e 6 e che lei risponde: Okay!

SCHETTINO - Dopo

Pm NAVARRO - Scusi, Comandante, e questo sette minuti dopo l'impatto! A noi questo risulta, che Iaccarino le dice questo:1, 2, 3, 4, e 6 P.E.N. e lei risponde a tutto: Okay, okay.

SCHETTINO - E da lì ho dato poi l'abbandono nave sicuramente!

Pm NAVARRO - No, assolutamente! A noi non risulta questo.

SCHETTINO - No, posso

Pm NAVARRO - Scusi Comandante, a noi risulta che l'abbandono nave è stato dato molto tempo dopo. Quindi la mia domanda è questa: quando Iaccarino le dice a sette minuti dall'impatto che tutti i sei generatori sono allagati e anche il P.E.N., lei che decisione prende? Questa è la domanda.

SCHETTINO - A me onestamente non risulta questo che ha detto Iaccarino. Io credo che con insistenza, e là ci sta la scatola nera, abbia chiesto al direttore di macchine non sette minuti dopo, perché io mi conosco, se io so che con sette minuti dopo l'impatto già Iaccarino sa di dovere andare giù, senza passare per il ponte di comando e deve scendere giù con la nave in blackout, mentre arriva giù non lo so! Io so solamente che Iaccarino mi ha dato questa conferma dopo che io l'ho chiesta con insistenza in macchina, al capo macchina, al direttore di macchine e al capo macchine. Iaccarino credo era in plancia con me e sia andato giù a verificare questo dato proprio perché non mi veniva fornito, però questo

Pm NAVARRO - Va bene. Lei dice questo risulta dalla scatola nera?

SCHETTINO - Come?

Pm NAVARRO - Lei dice queste comunque sono cose che risultano dalla scatola nera?

SCHETTINO - Dovrebbero risultare le comunicazioni

Pm NAVARRO - Quindi, fermo quello che risulterà dalla scatola nera, lei dice che cosa? Che appena Iaccarino le ha dato questa comunicazione lei ha dato l'allarme di emergenza generale?

SCHETTINO - Sì. Dopo che mi ha dato questa conferma qua. Ci stava il primo ufficiale Ciro Ambrosio vicino a me, gli ho chiesto: Prendi il piano, noi rimaniamo con due dammi la

conferma, perché sono attimi in cui uno vuole la certezza, anche se io ce l'ho già, che la nave sta con tre compartimenti contigui a galla e ho detto: Pigliate il piano e mettete le ordinate, voglio vedere sul piano di ordinate quanto è questo benedetto squarcio.

Pm NAVARRO - Lei quanto tempo dopo dà l'allarme di emergenza generale?

SCHETTINO - Guardi, io credo sia passato

Pm NAVARRO - Non di abbandono, l'allarme di emergenza?

SCHETTINO - Ah, di emergenza?!

Pm NAVARRO - Eh, non l'abbandono!

SCHETTINO - Di emergenza prima, di emergenza subito! Cioè dopo

Pm NAVARRO - Ci pensi un attimo.

SCHETTINO -

Pm NAVARRO - Ci sono due fasi, no? Prima c'è l'allarme generale e poi c'è l'abbandono nave.

SCHETTINO - Io l'allarme generale l'ho dato credo dopo una mezz'ora, quaranta minuti, più o meno.

Pm NAVARRO - E l'abbandono nave?

SCHETTINO - L'abbandono nave dopo che ho aspettato che la nave si avvicinasse il più possibile alla riva, che noi stavamo scarrocciando in direzione della costa e credo possono essere passati un 50 minuti, 55 minuti.

Pm NAVARRO - Quindi lei sta dicendo che tra l'allarme generale e l'abbandono nave sono intercorsi dieci minuti circa o 50?

SCHETTINO - No, no.

Pm NAVARRO - No, non ho capito.

SCHETTINO - 50 minuti.

Pm NAVARRO - 50 minuti?

SCHETTINO - Aspetti! Allora, ho dato l'emergenza generale quando stavo della letta di dritta, assieme al comandante in

seconda, che gli ho detto: Mi confermi che è stata data l'emergenza generale? Sì, Comandante, l'ho data tre volte, mi ha detto queste testuali parole il comandante in seconda, l'abbiamo dato tre volte. Perché senza che ci sia un lasso di tempo ragionevole tra l'emergenza e l'abbandono

Pm NAVARRO - Esatto.

SCHETTINO - Non può essere dato una

Pm NAVARRO - Allora a noi risulta, glielo dico chiaramente

SCHETTINO - Io sto facendo Mi creda, dottoressa, la mia intenzione

Pm NAVARRO - No, capisco che lei sta facendo uno sforzo.

SCHETTINO - Ma glielo giuro proprio come con la mano sul cuore, guardi!

Pm NAVARRO - Lo capisco. Però, ascolti, a noi risulta che tra l'allarme generale e l'abbandono nave sono passati dieci minuti. Ora, in dieci minuti è possibile organizzare l'evacuazione di una nave con 4 mila persone a bordo?

SCHETTINO - No. No.

Pm NAVARRO - Questi sono i dati che a noi risultano.

SCHETTINO - Non è possibile!

Il Comandante è davvero in difficoltà. Capisce che la Procura ha in mano delle prove che le cose non sono andate come sta raccontando. Il procuratore capo Verusio prova andare a fondo sulla questione degli annunci di emergenza.

Pm VERUSIO - Mi scusi, lei con l'altoparlante ha mai dato un avviso ai passeggeri? E che avviso ha dato?

SCHETTINO - Non l'ho mai dato.

Pm VERUSIO - Lei non ha mai dato un avviso ai passeggeri.

SCHETTINO - No, ho delegato il mio

Pm VERUSIO - Su quello che era lo stato delle cose?

SCHETTINO - Sì, abbiamo

Pm VERUSIO - Prego?

SCHETTINO - Cioè io personalmente ho detto di dire o al

comandante in seconda o a questo primo ufficiale, Bongiovanni, credo sia stato lui, che eravamo in blackout e io chiedevo al direttore di macchine se era possibile utilizzate il quadro di emergenza, che la situazione sarebbe stata ripristinata di luce, senza.. Cioè sono stati attimi, sono stati proprio attimi che si susseguivano; cioè io volevo dire è chiaro che siamo al buio, perché al buio la gente non vede niente, quindi la mia priorità era chiedere al direttore di macchine che venisse dinuovo la luce. In quel frattempo lì i passeggeri già si stavano avviando alle lance. Ricordo frammentariamente di avere detto sempre a questo Bongiovanni: Aspetta a farmi salire tutti, perché voglio avere la certezza che realmente devono andare in acqua, perché io non voglio che la gente si butti dalle scialuppe. Quando poi, non so quantificare i tempi, ho detto: Guarda, adesso dobbiamo dare l'emergenza generale. Abbiamo dato l'emergenza e l'abbandono nave; quando abbiamo dato l'abbandono ho detto: Tutte le scialuppe in acqua e sono a sinistra no.

Interviene il sostituto procuratore Leopizzi.

Pm LEOPIZZI - Mi scusi Comandante, sono un altro dei Sostituti. Ieri l'ex comandante Palombo ci ha fatto un'osservazione, ma questo veramente non è un racconto di un fatto, ma una dichiarazione, che è plausibile secondo le buone regole dell'arte nautica che si dia un ordine, un allarme di emergenza in più a cui non necessariamente segue un ordine di abbandono nave, piuttosto che uno in meno. Tant'è che lui ha va bene, poi avete detto Scusate, meglio darlo che non darlo. Tornate alle vostre cabine e grazie. Quello che sembra a me, e chiedo a lei la spiegazione su quello che ha fatto e gli ordini che ha dato alla base di questa osservazione che avevo in mente di fare, è questa: Lei mi sembra che dia per scontato (se ho capito male mi corregga), che una volta che lei dà l'allarme di emergenza si crea una situazione irreparabile e si sorpassano delle colonne d'Ercole sulla sicurezza. In realtà se avesse dato

per tempo l'allarme di emergenza e fosse invece stata confermata la galleggiabilità della nave, niente impediva che la nave fosse poi abbandonata. Mi sbaglio o no? Io faccio questa osservazione e le chiedo magari una precisazione.

SCHETTINO - Sì, sì. Cioè be sad and sorry è chiaro, sì!

Pm LEOPIZZI - Prima allora, alla luce di questa osservazione, di questo principio be sad and sorry, come mi riepiloga quella dichiarazione che ha fatto dicendo: ritardavo l'allarme di emergenza, non un abbandono nave, ritardavo l'allarme di emergenza perché poi sarebbe stato sciocco, illogico, implausibile lasciare la nave che galleggiava mentre noi ci andavamo? La nave non sarebbe stata abbandonata così solo per emergenza, si?

Schettino interrompe Leopizzi e si crea una curiosa situazione, dove l'interrogato chiede di fare una domanda.

SCHETTINO - Scusi, da posso fare una domanda?

Pm LEOPIZZI - No, purtroppo no, può darmi una risposta.

SCHETTINO - No, va bene. Io credo che l'allarme di emergenza, come dicevo prima al Giudice, io l'ho dato quando ero convinto, ero sicuro di non dovere più tornare indietro e che lo dovevo dare per forza. Perché questa è la verità.

Pm LEOPIZZI - Scusi Comandante, alla luce di quello che ho appena detto, poi se è sbagliato dal punto di vista nautico me lo dica, le chiedo perché ha aspettato di essere sicuro che si dovesse abbandonare la nave per dare non l'ordine di abbandono nave, ma l'allarme di emergenza? Perché, domando io, alla luce di tutto quello che abbiamo detto, non ha dato alla luce del principio che lei stesso ha invocato, be sad and sorry, prima l'allarme di emergenza, in attesa di meglio valutare la gravità della situazione in atto? Questo è quello che le ho chiesto.

SCHETTINO - Io l'allarme di emergenza l'ho dato.

Questo elemento non risulta alla Procura e Leopizzi pone

una domanda partendo da un presupposto molto logico: perché Schettino non ha comunque dato l'allarme? Se poi l'incidente non fosse stato grave tanto meglio.

Pm LEOPIZZI - A noi ci risulta dieci minuti prima dell'ordine di abbandono, che è una tempistica estremamente ridotta, compatibile con le motivazioni che lei sta dicendo, di immediata consequenzialità fra l'allarme di emergenza e l'abbandono della nave. Cioè, vede Comandante, lei ha fatto un discorso di stretta correlazione fra i due ordini, che mi riscontra la documentazione agli atti in cui mette dieci minuti fra i due segnali, fra i due avvertimenti e io mi chiedo sulla luce del buon senso e di quello che lei stesso è, il comandante Palombo ha detto di essere stato uno dei suoi maestri, perché non ha dato prima l'allarme, sapendo che se poi la nave galleggiava, benissimo per tutti, tante scuse e un brindisi di festeggiamento e ognuno nelle proprie cabine, questo le chiedo?

SCHETTINO - Mi è stato riportato dal primo ufficiale che già

Pm LEOPIZZI - Mi scusi Comandante, solo perché se ogni volta oltre alla qualifica ci dice anche il nome e cognome, per cortesia.

SCHETTINO - Bongiovanni, dice: Comandante, ci stanno dei passeggeri che stanno già andando sulle lance, cioè che loro avevano visto la situazione e quindi delle persone già si stavano

Pm LEOPIZZI - Mi scusi, Comandante, non ho capito io, cioè prima che fosse dato l'allarme di emergenza ufficiale da parte del comando, anche non di lei personalmente, i passeggeri spontaneamente si stavano imbarcando sulle lance di salvataggio?

SCHETTINO - Sì stavano iniziando a defluire sui ponti esterni.

Pm LEOPIZZI - Cioè siamo al limite dell'ammutinamento del

SCHETTINO - No, no! Guardi, io le ho anteposto tutto quello che sta nella mia testa io lo devo dire, perché sono a posto con la mia coscienza.

Leopizzi è molto colpito da quello che dice Schettino. I passeggeri abbandonano la nave prima che venga data loro una comunicazione di allarme o di emergenza.

Pm LEOPIZZI - Cioè la mia era un'osservazione di meraviglia, non di accusa nei suoi confronti. Dico che mi sembra strano che in una procedura ordinata, mentre ancora non è stato dato l'allarme di emergenza, la gente spontaneamente, spero che non si sia trattato anche di equipaggio, monta da sola la scialuppa di salvataggio!

SCHETTINO - No, no, no, questo no.

Pm LEOPIZZI - (Parla lontano dal microfono).

SCHETTINO - Io so di avere dato l'allarme di emergenza e dopo quello di abbandono nave, okay? Poi quello che voglio dire è normalmente, secondo le procedure normali, uno dà l'allarme di emergenza generale, dove tutti quanti si mettono in posizione e vengono raccolte dalle una volta che non ci sta il tempo, perché la nave inizia ad imbandarsi su un lato, uno potrebbe anche dare direttamente di abbandonare la nave senza dare l'allarme di emergenza.

Navarro torna a parlare del fattore tempo e il Comandante dimostra ancora una volta di avere delle difficoltà a ricostruire temporalmente la successione degli avvenimenti.

Pm NAVARRO - Sì, però, vede, nel caso di specie a noi risulta che c'era tutto il tempo per dare prima l'allarme generale, fare in modo che le persone si accogliessero in maniera ordinata e poi dare l'abbandono nave.

SCHETTINO - Allora, io adesso il tempo io credo che tutto, tra l'abbandono finale e l'urto, credo sia passato più o meno un'ora.

Pm NAVARRO - Un'ora e 40.

SCHETTINO - Un'ora e 40, okay. Le ripeto, i tempi in delle circostanze mi sfuggono di mano.

Pm NAVARRO - Certo.

SCHETTINO - Il mio obiettivo principale, finché io vedevo la nave che galleggiava, era quello di fare in modo che con l'abbrivo la stessa era indirizzata e arrivavamo più sotto possibile alla costa. Questa credo sia stata la ragione principale. Io infatti ho detto; Aspetta, aspetta, aspetta, Canessa, aspetta, che stiamo arrivando sotto la costa. Ho dato fondo l'ancora quando ho visto il contatto col fondo, perché avendo un'ancora a mare e la nave già è sbandata a dritta, io aspettavo come il pane che la nave giungesse in un fondale che mettendo un'ancora a mare e la nave si stava imbardando sempre di più a dritta, credo per effetto del vento e delle persone che si andavano a imbarcare.

Pm NAVARRO - Quindi lei le ancore quando le ha buttate?

SCHETTINO - Le ho buttate praticamente, credo, tra la fase di emergenza e di abbandono, in quei dieci minuti là.

Pm NAVARRO Quindi quando la nave era già ferma?

SCHETTINO - Quando..

Schettino si è incartato sul momento di lancio delle ancore e la sua risposta è piuttosto confusa. Dire che ha buttato le ancore quando la Concordia era già ferma significa disconoscere la versione della manovra eroica.

Pm NAVARRO - Quando la nave era arrivata nella posizione finale?

SCHETTINO - Sì. Quando più o meno stava raggiungendo la Allora, immagini che questa è una scarpata qua, no? Io ho voluto fare in modo che la nave arrivasse qua, su una scarpata, che cì sta proprio questo fondo che fa così. Cioè la nave che sbanda in qua, credo che questo sia stato determinante nel fare abbandonare nel fare poi la spola a terra, e questo perciò dicevo prima a loro che io ho anteposto nella mia testa il fare

avvicinare il più possibile la nave alla terra.

Pm NAVARRO - No, ma questo va benissimo per l'abbandono nave! Cioè questa sua esigenza di avvicinare il più possibile la nave alla costa va benissimo per quanto riguarda l'ordine di abbandono nave. Ma perché lei non ha dato comunque prima l'allarme generale?

SCHETTINO -

Pm NAVARRO - Ha capito cosa voglio dire?

SCHETTINO -

Pm NAVARRO - Cioè lei poteva tranquillamente dare l'allarme generale quando Iaccarino le dice i sei generatori sono tutti allegati, portare la nave in sicurezza il più vicino possibile al Giglio e poi, una volta stabilizzata la nave, dare l'abbandono. Perché non ha fatto questo?

SCHETTINO - D'istinto, le parlo di istinto! Perché nel momento in cui lei dà l'abbandono nave cioè, scusi, quando dà l'emergenza generale, non è neanche tanto un gioco, eh!

Pm NAVARRO - Non è un?

Qui il Comandante usa come argomento la ripercussione psicologica, e di conseguenza anche fisica, che l'ordine di abbandono nave può avere sui passeggeri. In effetti un uomo francese, la prima vittima della tragedia, perde la vita quando si trova ancora sulla nave, a causa di un arresto cardiaco.

SCHETTINO - Un gioco darlo! Perché ci sta chi sì butta a mare, ci sta chi muore d'infarto, ci sta

Pm NAVARRO - Ecco!

SCHETTINO - E appunto!

Pm NAVARRO - A proposito di questo, ma le risulta che un passeggero?

SCHETTINO - Sì, un passeggero francese, gli abbiamo anche mandato il sì. Quando stavamo in blackout hanno chiamato sul ponte di comando e abbiamo mandato il trasporto infortunato, sono perfettamente consapevole, un passeggero francese.

Pm NAVARRO - Era un passeggero francese?

SCHETTINO - Così mi è stato riportato lì.

Pm NAVARRO È morto di infarto?

SCHETTINO - Sul colpo, sì.

Il procuratore capo sposta l'argomento sulla telefonata tra Schettino e la Capitaneria di Porto di Livorno qualche minuto dopo l'incidente.

Pm VERUSIO - Scusate un attimo, l'impatto è avveduto alle 21.42 grosso modo. Dopo erano le 10.05 - 10.10, viene contattato dalla Capitaneria di Porto di Livorno, che le chiede: Che cosa sta succedendo?, lei dice: Abbiamo un blackout.

SCHETTINO - Un contatto col fondo

Pm VERUSIO - No, lei dice: Abbiamo un blackout, cioè sembra quasi che lei comunichi che non funzionavano più le lampadine! Come mai lei non informa la Capitaneria di Porto che c'era stato questo incidente e che la nave non era più governabile?

SCHETTINO - Nel momento in cui ho il blackout la nave non è più governabile, la cosa va da sé. Il fatto del discorso del contatto col fondo, io l'ho detto! Non so, se risulta, per favore, ditemelo!

Il Comandante prega quasi i suoi interlocutori di dirgli quello che sanno. A farlo ci pensa il Pm Navarro.

Pm NAVARRO - A noi non risulta che lei abbia parlato di impatto, a noi risulta che ha parlato solo del blackout, però io

AVV. LEPORATTI - Cioè diciamo qualcuno ha dato la comunicazione

Pm NAVARRO - Va bene, chi ha fatto la comunicazione ha parlato pure dell'impatto. La mia domanda invece collegata a questa è: È la Capitaneria che vi chiama, non siete voi che dopo l'impatto avete chiamato la Capitaneria?

SCHETTINO - È vero.

Pm NAVARRO - Come mai?

SCHETTINO - E perché nel momento in cui succede qualche cosa e una persona sta lì lavorando, chi è passeggero ha più libertà di chiamare. Oggi con la possibilità di gestire le informazioni fanno molto presto, quindi nel momento in cui uno chiama la Capitaneria cioè io non volevo nascondere, cioè non si può nascondere un'evidenza, dire: non lo dico perché ho preso un incidente alla nave, non lo faccio sapere alla Capitaneria, perché comunque anche se ci fosse stato un impatto solo sulla parte più esterna di poppa, io non andavo da nessuna parte, mi sarei fermato lì e mica continuavo la navigazione?! Anche se ripristinavo i motori, io dovevo chiamare

Pm NAVARRO - Quindi dice è stato preceduto da?

SCHETTINO - Sì. Ma anche perché, guardi, in qualsiasi se io do un urto in banchina, anche in manovra, io devo tornare indietro; cioè non sono un incosciente che me ne vado, nessuno se n'è accorto, ho preso un urto su uno scoglio, arrivederci e grazie, continuo il viaggio che stavo e se vado a fondo lì?!

Pm NAVARRO - Va bene.

SCHETTINO - Cioè non ci sta, credo, una forse in quel momento, credo che in quel momento per me era importante avvisare che stavamo in blackout e nel contempo ho voluto capire che entità di danni avevo fatto, stavamo subendo; questo era.

Pm NAVARRO - Senta, lei ci risulta che poi ha parlato col Ferrarini?

SCHETTINO - Sì.

Pm NAVARRO - Ci dice, ci spiega chi è questo Ferrarini?

SCHETTINO - Ferrarini è il nostro FFCC, sarebbe il Fleet Coordiner, cioè la persona che è responsabile del Marine Operation Director, e quindi ho detto: Guarda, ho fatto un guaio, sono passato sotto il Giglio qua, abbiamo dato un urto e ti informo di tutto dicendo la verità, come sono andati i fatti e

lui mi ha detto: Sì, fai così, senza nessun. Ah, ho chiesto anche al comandante in seconda di scaricare i V.D.R. (Voyage Data Recorder).

Pm NAVARRO - Chi era il comandante in seconda?

SCHETTINO - Bosio Roberto. Ci stava la scatola nera, lei la deve

Pm NAVARRO - Che vuol dire che ha dato l'ordine di scaricare?

SCHETTINO - Quando succede un incidente

Navarro è molto dura con Schettino e continua senza indugi a fare domande.

Pm NAVARRO - No, veramente non capisco.

SCHETTINO - No, guardi, io mi auguro che voi non ci conosciamo, però io sono una persona fondamentalmente onesta, cioè voglio avere la massima onestà.

Pm NAVARRO - Che vuol dire scaricare?

SCHETTINO - Il è un bottone che lei scarica, è manuale, perché? Tre - quattro giorni prima noi abbiamo un sistema di registro dati, no? Cioè se io voglio andare a vedere un qualche cosa che è successo prima, anche se la legge non lo prevede, a

trenta giorni prima io ho la possibilità di vedere trenta giorni prima cosa ho fatto. Dato che questo computer di backup si era rotto e avevamo fatto la richiesta all'ispettore di aggiustarlo, per fare analizzare le cause dell'incidente la legge dice che lei deve avere il bottone, che schiaccia il bottone e lo scarico dati va fatto in automatico per le 24 ore, dal momento in cui è successo più bastano dodici ore prima, in modo che lei ci ha il chiaro

Pm NAVARRO - Si, dodici ore?

SCHETTINO - Per dare tutti i dati, no? Scarica quel bottone lì. E lui mi, ha detto: Sono andato sulla consolle e l'ho trovato tutto spento sto coso qui, poi non so se col blackout si era spento pure questo qua; questo però a me me l'ha detto quando eravamo in banchina, ho detto io, mi sono sincerato: Hai

schiacciato il bottone del?, dice: Comandante, l'ho schiacciato, però il pannello del V.D.R. era tutto spento, ho detto: Va bene.

Comunque Ferrarini mi disse questa cosa, gli ho detto: Guarda, chiamo il Livorno Radio e mi faccio dare un rimorchiatore per Pm NAVARRO - Lei l'ha detto a Ferrarini questo?

SCHETTINO - Gli ho detto: Chiamateli e mi hanno detto il numero telefonico. Quando ho visto nel frattempo che si sovrapponevano gli eventi, tipo quello mi riportava che ci abbiamo i compartimenti ho dato l'emergenza eccetera, ho capito che la situazione non era più un contratto di trasporto che lei deve fare con un comandante, con la società armatrice dei rimorchiatori che ti sta venendo a trainare in secca, che lei lo concorda prima, ma che era una situazione che si stava esponenzialmente indirizzando verso un disastro, ho detto: Mandatemi i rimorchiatori e basta e quindi per me quello è stato il dire abbiamo bisogno di soccorsi, mandateci i soccorsi, mandateci la motovedetta, mandateci qualcuno eccetera. Poi ho chiamato Ferrarini e gli ho detto: Mandami gli elicotteri e mi ha detto: Sì, okay, mo' ti mando gli elicotteri.

Pm NAVARRO - Ma Ferrarini al primo colloquio, quando lei gli dice quello che è successo, che reazione ha? Che le dice?

SCHETTINO - Mi ha detto cioè non se lo aspettava da me onestamente! Però che cosa mi dice esattamente non Aspetti!

Pm NAVARRO - Vi siete sentiti più volte, vero?

SCHETTINO Sì, sì, sì Ci siamo sentiti più volte nell'arcoe anche da quando stavo sullo scoglio l'ho richiamato, dico: Guarda, vedi così e così, mandami gli elicotteri Ma quante persone ci hai?, gli ho detto: Guarda, ci ho circa 100 - 150 persone, ora non ti so quantificare, mi servono gli elicotteri. Poi gli ho anche detto del comandante della Capitaneria, che adesso ricordo, lei mi ha detto si chiama De Falco.

Pm NAVARRO - De Falco.

SCHETTINO - Della sala operativa, ho detto: Guarda, digli che io non è che non ci voglio ritornare sulla nave, perché a questo signore credo che non sono stato chiaro a fargli spiegare la situazione chiamalo tu, per favore, e diglielo tu che io non è che mi sto rifiutando di eseguire un ordine della Capitaneria, che non voglio salire sulla nave. Ha detto: Okay, Francesco, non ti preoccupare, lo chiamo io.

G I.P. - Pubblico Ministero, a proposito di questo, diciamo questi contatti con Ferrarini, io non ho le sit, li avete raccolti tramite sit?

Pm NAVARRO - No.

G I.P. - No. Perché agli atti io non ho

Pm NAVARRO - No. A parte che dobbiamo fare delle produzioni oggi, le abbiamo già fatte vedere all'Avvocato Leporatti, però Ferrarini non è stato sentito, è de relato.

G I.P. - Va bene.

Pm NAVARRO - Senta, un'altra cosa, ritorniamo un momento al momento precedente, quando lei si accosta, prima dell'urto, lei si trovava dove in quel momento?

SCHETTINO - In plancia.

Pm NAVARRO - Chi c'era con lei?

SCHETTINO - C'era il primo ufficiale Ciro Esposito, c'era un marinaio, non ricordo il nome, di seconda guardia, mi pare fosse quello ispanico, come non mi ricordo.

G I.P. - Iaco Brusli?

SCHETTINO - Il timoniere c'era. Lui è alto.

Pm LEOPIZZI - Un ragazzo delle Filippine?

SCHETTINO -Sì, sì. C'era la terza ufficiale Veronica, questa era la guardia. Ah, ci stava anche il terzo ufficiale nuovo.

Pm NAVARRO - Chi?

SCHETTINO - Il terzo ufficiale nuovo, il nuovo imbarcato, guardi, non mi

Pm NAVARRO - Iannello Stefano?

Pm LEOPIZZI - Allievo di coperta?

SCHETTINO - Ursino, Ursino, lui è di Messina, questo ragazzo, sì. Credo sia Ursino, sì.

Il Pm Leopizzi decide di chiedere a Schettino delucidazioni sulle

disposizioni date dal Comandante ai suoi ufficiali prima dell'impatto con lo scoglio delle Scole.

Pm LEOPIZZI - Senta Comandante, è vero che aveva detto ai suoi ufficiali, i suoi ufficiali subordinati, di chiamarla in plancia 5 miglia prima del waypoint di accostata a sud-est del Giglio?

SCHETTINO - Sì.

Pm LEOPIZZI - Quindi lei subito prima era, ha detto, in sala ristorante?

SCHETTINO Sì.

Pm LEOPIZZI - Poi l'hanno chiamata e lei è salita in plancia di comando e ha trovato questi suoi ufficiali. Ha chiamato qualcun altro in plancia di comando con sé insieme a lei oltre agli ufficiali che, diciamo così, governavano la nave?

SCHETTINO - Ci stava il restaurant manager, questo dicome si chiama?

Pm LEOPIZZI - Antonello Tievoli?

SCHETTINO - Tievoli.

Pm LEOPIZZI - Tievoli, era anche gigliese?

SCHETTINO - E sì.

Pm LEOPIZZI - C'era anche qualcun altro, diciamo, che non faceva parte del personale di navigazione, ma del personale diciamo?

SCHETTINO - Ci stava l'altro restaurant manager.

Pm LEOPIZZI - Ci stava anche l' hotel director?

SCHETTINO - Sì.

Pm LEOPIZZI- Cioè ci stava anche Manrico?

SCHETTINO - E sì, che lui stava dell'aletta a sinistra, perché lui voleva omaggiare alla stava per andare via e se volevo

omaggiargli

Pm LEOPIZZI - Senta, mentre stavate dirigendovi verso l'Isola del Giglio, quindi già fatta l'accostata a nord-est, avete fatto una telefonata a qualcuno? O le è stato passato un cellulare con una telefonata già avviata, in linea e lei ha parlato con qualcuno?

SCHETTINO - Mi può ripetere quando, scusi?

Pm LEOPIZZI- Dopo avere fatto l'accostata, quando eravate lei l' hotel director Manrico Giampedroni e il maître, lei l'ha chiamato restaurant director, Antonello Tievoli. Avete fatto una telefonata a qualcuno lei, Giampedroni e Tievoli?

Il Comandante risponde in maniera affermativa e parla del colloquio che ha avuto con l'ex comandante Palombo.

SCHETTINO - Al comandante Palombo.

Pm LEOPIZZI - Il comandante Palombo, e lo chiamavate per quale motivo?

SCHETTINO - L'ha chiamato Tievoli per salutarlo, dice Stiamo qui e lui mi ho detto: Comandante, io vedo qua dalle carte che ci sta acqua? Sì. Dice: Guarda, non ti preoccupare, puoi passare anche sotto, ci sta acqua fino a pochi metri.

Quindi Palombo darebbe il via libera a Schettino per portare a termine il famoso inchino. Circostanza poi smentita dall'interessato.

Pm LEOPIZZI - Allora se ci ripete, insomma, con quanti particolari più si ricorda, la conversazione che lei, solo lei ovviamente, non quello che hanno detto Giampedroni e Tievoli, le parole che ha scambiato con l'ex comandante Palombo. Quindi le ha chiesto se c'era?

SCHETTINO - Ciao, come stai, Francesco? Come è andata?

Tutto bene. Siamo qua. No, guarda, io a Porto Santo Stefano. Guarda, sono qua con Antonello, è un bravomaître, mi pare che abbia detto così. Ehm Va bene, Francesco, fai tanti fischi con la sirena e puoi passare fino a distanza ravvicinata, perché io sono

dìizona e ci sta acqua.

Pm LEOPIZZI - E distanza ravvicinata?

SCHETTINO - Lui mi ha detto puoi passare fino a vedi che da rosso fino a 10 metri, ma non ci sarei passato a 10 metri!

Pm LEOPIZZI- A 10 metri dalla costa?

SCHETTINO - Dal rosso del porto del Giglio.

Pm LEOPIZZI - Dal rosso del faro. Senta, invece il comandante Palombo la mette leggermente diversa, l'abbiamo sentito ieri io e i colleghi e prima di tutto il comandante Palombo si è sorpreso di quell'accostamento perché dal punto di vista turistico, ci racconta Palombo, era privo di senso, nel senso che non era navigazione turistica a gennaio col Giglio praticamente semi-deserto anche da un punto di vista delle luminarie, mentre invece tutte le altre accostate, quelle regolarmente pianificate dalla compagnia, erano state fatte ad agosto in occasione delle feste patronali.

SCHETTINO - Sì, sì. Ma infatti, li faceva il comandante Garbarino, li faceva lì e gli promisi che alla prossima estate, gli ho mandato anche una e-mail, che l'avrei fatto

Pm LEOPIZZI - Mi scusi, Comandante, su questa precisazione io mi sento di chiederle: l'aggettivo turistico riferito alla navigazione può essere agevolmente scambiato con il fatto che vi stavate avvicinando perché Tievoli faceva un saluto a casa e non c'era una grossa aspettativa turistica

SCHETTINO - Sì.

Pm LEOPIZZI - era semibuia?

SCHETTINO - Definiamo impropriamente un avvicinamento all'isola, che normalmente chiamiamo navigazione turistica. Ma non c'è un senso commerciale nel farlo di notte.

Pm LEOPIZZI - No, perché diceva lo stesso comandante Palombo che quando era fatto con fini schiettamente turistici, era addirittura inserito e stampato sul programma?

SCHETTINO - Sul programma, sì, sì. Ma noi lo facciamo anche quando facciamo la penisola sorrentina, Capri, in tutto il mondo lo facciamo questo, sì.

Pm LEOPIZZI - In questo caso era turistico in questo senso o turistico?

SCHETTINO - No, in questo caso era una cortesia, è una cortesia, gliel'ho anteposto dal primo momento, che mi aveva chiesto questo Antonello e dissi: Va bene, se ci sta il comandante Palombo a terra la facciamo, altrimenti no. E lui mi disse: Comandante, allora Il comandante in seconda pure lui mi ricordò: Ti raccomando, Francesco, il comandante mi ha chiesto di far fare la navigazione turistica, ho detto: Va bene, facciamo questo inchino (come lo vogliamo definire) al Giglio e non l'avessi mai fatto!

Pm LEOPIZZI - Senta, continuando sempre su questo specifico momento di venerdì sera, il comandante Palombo quando ricorda la vostra conversazione usa termini molto diversi, nel senso che, sì, le assicura che è a circa 04 miglia marine, io credo che tutti i dati che ha dato lei, Comandante, siano in miglia e non chilometri o in metri, quando lei parlava di 02, 05, parlava di miglia ovviamente?

SCHETTINO - No, lui non mi ha dato i dati in miglia.

Pm LEOPIZZI - No, è una precisazione riferito?

SCHETTINO - A me sì.

Pm LEOPIZZI Quindi Palombo cì racconta che quando lei gli dice voglio passare a circa 04 dal Giglio, Palombo dice: Ehi, guarda che qui in realtà non c'è niente da fare perché è gennaio, fai un saluto, suona la sirena e gira velocemente al largo, questo è quello che ci ha detto ieri il comandante Palombo.

SCHETTINO - Io le ripeto, io questo comandante qua lo ricordo da comandante in seconda, poi non l'ho mai visto più, non c'era manco un legame di amicizia; me l'ha passato al telefono Tievoli e gli ho detto: Stiamo passando di qua, lui mi ha

detto: Okay, fai una bella suonata al Giglio e ti puoi anche avvicinare fino a sotto, che ci sta acqua, questo è quello che ha detto, poi non mi ha detto cioè sicuramente non andava a dire a me che ci stai a fare, che non ci vai a fare! Poi non capisco il perché lui stia dicendo così, perché onestamente non o non è vero, non ricordo io, non metto in discussione la parola di nessuno, io ho ampio rispetto per gli altri, però ad onor del vero non ricordo che lui mi abbia detto poi te ne vai. Cioè io ho detto: Sì, facciamo una suonata e arrivederci!

Leopizzi chiede a Schettino di Domnica. Il Comandante nega, pur con qualche contraddizione, che la giovane si trovasse in plancia al momento dell'incidente.

Pm LEOPIZZI - D'accordo, Senta Comandante, l' hotel director Giampedroni ci parla anche di un'altra persona che era in plancia, una signora rumena o moldava che si chiamava Dominica.

SCHETTINO - Sì.

Pm LEOPIZZI - Cosa ci faceva questa ragazza in plancia di comando? E chi era soprattutto?

SCHETTINO - No, lei era, è una nostra amica comune che stava a bordo, era sbarcata dalla nave

Pm LEOPIZZI Cioè, mi scusi, faceva parte del personale Costa in altre occasioni?

SCHETTINO - Sì, sì, faceva parte del personale Costa in altre occasioni, però stava fuori la porta, cioè non stava nella plancia, stava in retrovia; non è che stava sulla plancia dei comandi, perché là non ci faccio entrare nessuno.

Pm LEOPIZZI - Ho capito. Quindi Giampedroni l'ha vista di sfuggita? Perché lui ha detto che era lì insieme a noi sulla plancia.

SCHETTINO -Glielo può chiedere, la non non stava su, perché io non lascio venire nessuno; stava, credo, sulla soglia di ingresso.

Pm LEOPIZZI - E come si chiama, Dominica è il nome che ci ha detto?

SCHETTINO - Cermortana Senmortan.

Pm LEOPIZZI - Cemortan?

SCHETTINO - Una cosa del genere.

Pm LEOPIZZI - Comunque un nome rumeno, cioè un cognome rumeno. Senta, c'era un qualche motivo perché la signora stesse nei pressi della plancia durante la manovra?

SCHETTINO - No.

Pm LEOPIZZI - Le faccio questa domanda perché il comandante Palombo, ne parlo perché è una delle fonti più recenti, ci ha detto che se eccezionalmente consentito l'accesso di terzi alla plancia di comando, al luogo delle operazioni, questo si fa solo e soltanto quando la navigazione è diciamo in automatico, in alto mare e non ci sono situazioni di controllo da dare, perché, viceversa, in caso contrario, è buona norma che ci siano soltanto quelli

SCHETTINO - Sì, ma sulla plancia di comando ci stavo solo io, anche Manrico stava in retrovia, stavano dietro.

Pm LEOPIZZI - Ho capito. E quando lei parla di plancia di comando, l'aletta di destra o di sinistra la considera plancia di comando o, diciamo, una pertinenza della plancia di comando?

SCHETTINO - No, la plancia di comando quando normalmente si svolge la navigazione è la parte di prora.

Pm LEOPIZZI - Sì. Poi è direttamente collegata diciamo conquindi quando lei mi parla di plancia di comando, mi dice la zona della strumentazione al centro della prua, la non le due alette, che sono comunque comunicanti, in pratica lo stesso ambiente?

SCHETTINO - Sì, ricordo che questa ragazza stava dietro, cioè stava sulla porta di ingresso, non è mai venuta neanche sulle alette.

Pm LEOPIZZI - Ho capito.

SCHETTINO - Poi se l'ha chiamata lui non lo so.

Due settimane dopo, Domnica dirà invece che è proprio Schettino a volerla sul ponte di comando durante le fasi di avvicinamento al Giglio.

Pm LEOPIZZI - Senta, quando lei è salito su, ha assunto il comando?

SCHETTINO - Dopo un pochettino.

Pm LEOPIZZI - Dopo qualche minuto personalmente. Allora, si ricorda più o meno a quanta distanza dall'accostata, insomma dalla deviazione dal Giglio ha assunto il comando?

SCHETTINO -

Pm LEOPIZZI - Con i limiti della memoria ovviamente, Comandante.

SCHETTINO - L'accostata già era stata iniziata

Pm LEOPIZZI - Mi scusi, solo per la migliore comprensione del Giudice, l'accostata cioè è quella deviazione dal canale del Giglio verso l'Isola del Giglio e prima, diciamo così, della nuova deviazione per costeggiare il porto?

SCHETTINO - Sì.

Pm LEOPIZZI - Quindi era già cominciata. Senta, lei sa più o meno che velocità ha tenuto?

SCHETTINO - 15, prima ho fatto ridurre e poi finita l'accostata, o durante l'accostava stavo aumentando per andare via.

Pm LEOPIZZI - Questa velocità, sia da personale della Guardia Costiera, sia (ora mi trovo sempre a doverlo citare) dal Comandante Palombo, è stata stigmatizzata come eccessivamente alta. Ricorda ancora che lo stesso comandante Palombo ha detto che le navigazioni turistiche fatte in sicurezza e con l'accordo della compagnia prevedevano di scorrere, di navigare ad una velocità di non più di 5 nodi

SCHETTINO - No, la navigazione turistica a volte uno si ferma proprio addirittura, ma ripeto, questo era solo un

appoggio, un passaggio e andare via; cioè più che navigazione turistica

Il Pm insiste sulla velocità di navigazione.

Pm LEOPIZZI - Ma le chiedo: ma la velocità di 15 o 16 nodi era eccessiva, era quella ordinaria, era superiore ai limiti di legge di buona navigazione?

SCHETTINO - Allora, non esiste un limite di velocità, cioè una volta che uno sta in acque profonde e sta andando dritto, va dritto! Cioè noi stavamo più o meno sulla velocità richiesta per arrivare a Savona in orario a quell'ora lì, quindi ho diminuito un pochettino e poi ho aumentato.

Pm LEOPIZZI - Si, però non parlavo della puntualità dell'arrivo, Comandante, parlavo della possibilità di governare in sicurezza la nave a quella velocità o ad altra velocità?

SCHETTINO - No, la velocità si governa cioè la velocità di governo, di controllo logicamente se stavamo fermi cioè la velocità a 15 nodi non io a 15 nodi a volte in difficoltà sono entrato in porto a 12 nodi e abbiamo ridotto quando c'è vento forte; cioè non è una velocità che limita la governabilità della nave, anzi, non è limite

Pm LEOPIZZI - Senta, il suo ufficiale subordinato Ciro Ambrosio, il primo ufficiale di guardia in quel momento, tentò di modificare questo assetto di navigazione, questa velocità o, in altri termini, le consigliò di ridurre la velocità o no?

Schettino smentisce che qualcuno dei suoi ufficiali gli abbia consigliato di rallentare.

SCHETTINO - No.

Pm LEOPIZZI - Le consigliò nella stessa ottica di accostarsi al Giglio molto più lontano?

SCHETTINO - No, perché lui me la lasciò a me, cioè ci stava la rotta tracciata sulla carta

Pm LEOPIZZI - No, mi sono spiegato male, Comandante. Questi consigli, questo scambio di battute che ci fu, se ci fu, tra

lei e Ciro D'Ambrosio, avvenne dopo che lei, aveva già assunto la direzione materiale delle operazioni e ovviamente col timoniere che eseguiva i suoi?

SCHETTINO - No, no, lui concordava con me che stavo passando a 028 dallo scoglio.

Pm LEOPIZZI - Cioè a noi ce lo confermano questo intervento Di Lena e Pellegrini! Ci dicono

SCHETTINO - Ma Pellegrini non era sul ponte.

Pm LEOPIZZI - Mi risulta, perché me l'ha riferito in seguito (dice Pellegrini) proprio Ambrosio che prima dell'urto il Comandante aveva già assunto il comando delle operazioni. Ambrosio ha suggerito al Comandante di accostare a dritta e diminuire la velocità, perché aveva notato che la nave si stava avvicinando troppo all'isola e temeva per la sicurezza.

SCHETTINO - No, non non me l'ha detto.

Pm LEOPIZZI - Senta un'altra questione: il V.D.R. ancora è in attesa di essere riversato, sul supporto e poi nel contradditorio delle parti esaminato, però è disponibile, credo sia disponibile anche in diretta da parte delle autorità di controllo il cosiddetto Ais. Noi abbiamo, è anche a disposizione ovviamente del suo difensore, riverificato come fosse diciamo un navigatore satellitare per auto la rotta e l'abbiamo anche ripercorsa. Ora, in realtà 028 che ha segnalato lei in miglia marine fanno poco meno di mezzo chilometro, sembrerebbe, a mio sommesso avviso, che insomma sono meno che un marinaio di acqua dolce, un esatto, nel senso che quando con i dati impostati sull'Ais, che credo che siano oggettivi e ricalchino fedelmente quello che troveremo nel V.D.R., la motovedetta dei Carabinieri ha ripercorso esattemente la stessa rotta seguita da una nave con un ingombro eccezionalmente o più grande, ci sono le fotografie agli atti, ma intuitivamente lo scoglio più vicino, non la costa del Giglio, che era io credo a 150 metri o poco più, ma lo scoglio affiorante più vicino era veramente a

credo di poter dire a 10 o 20 metri nella più ampia delle ipotesi.

SCHETTINO - Quello affiorante.

Pm LEOPIZZI - Lo scoglio affiorante, che immagino, siccome è frequentata, il Giglio credo che le mappe nautiche le tiene aggiornate.

SCHETTINO - Quella

Pm LEOPIZZI - Mi spiego. Cioè noi abbiamo visto, e questo le riferisco di persona, uno scoglio affiorante diciamo a 20 metri dalla motovedetta dei Carabinieri. Se consideriamo che l'ingombro della sua nave lunga quasi 300 metri e larga quasi 40, io credo che 20 metri sia veramente attaccato! Questa manovra mi sembra di poterla definire molto diversa dai 028, 04, 05 miglia marine che ha riferito prima. Si tratta, sulla verifica della registrazione satellitale, di una rotta completamente diversa. Io le chiederei, capitano, lei, voglio dire, ci insegna a tutti da questo punto di vista, di siglare il percorso originario della costa come programmato dalla compagnia, la deviazione posta in atto, su una carta nautica che ci siamo portati, così insomma ci chiariamo le idee in maniera documentale.

Pm NAVARRO - Noi volevamo la rotta normale, quella pianifica pochi minuti prima della partenza e quella effettiva.

Schettino indica sulla rotta nautica la rotta ordinaria e quella effettiva sulla carta nautica esibita dalla Procura.

Pm LEOPIZZI - Scusi Comandante, solo per maggior compressione al momento, poi la rotta nei pressi e le passo una in scala molto più grande, di modo che si vede, se le serve ce n'è anche una terza, Comandante, mi dica se preferisce una in scala ancora maggiore, minore, riguardo la zona del porto dell'Isola del Giglio.

L'indagato torna a indicare la rotta ordinaria e quella effettiva sulla carta nautica.

Gip - Ha finito?

SCHETTINO - Sì.

Pm LEOPIZZI - Mi scusi, se vuole può anche segnare rispetto a quella diciamo ideale, quella seconda lei effettivamente tracciata, anche con l'occhiello del ritorno; cioè quella che secondo lei

SCHETTINO - Quella tracciata era 05

Pm LEOPIZZI - Veramente le ultime due precisazioni, Comandante. La prima è sul nome del secondo maître, oltre a Tievoli? Se si ricorda il nome del secondo maître?

SCHETTINO - Onorato Cito.

Pm NAVARRO - (Intervento senza l'uso del microfono) SCHETTINO - No, no, no! Ma guardi, non so se stava sul ponte, io l'ho lasciata che stava sulla porta di ingresso, poi non ho visto più nessuno dietro di me; con me e con Manrico.

Pm LEOPIZZI - Senta, l'ultima domanda: Lei per caso mentre stava con i suoi ufficiali sullo scoglio di fronte all'Isola del Giglio,ha incontrato il sindaco o il vice sindaco, e in particolare quest'ultimo Martino Pellegrini?

SCHETTINO - No, no. Solo scoglio no, ho visto no, perché ci stavano i Vigili del Fuoco che stavano cioè il capo dei Vigili Urbani ho incontrato sullo scoglio, ma non il sindaco.

Pm LEOPIZZI - No, glielo dico perché a parte ha incontrato anche il comandante dei Vigili Urbani, è vero, ma ci aveva ilma perché qualche minuto prima il Pellegrini, il vice sindaco, che non l'ha incontrata, passa però nelle operazioni e lui, viceversa, riesce chiedendo al personale di farsi portare dai Vigili del Fuoco sulla parte di sinistra della nave e sale. Siccome è suo coetaneo, mi immaginavo che poteste esservi incontrati mentre lei cercava di salire a bordo della lancia, come aveva detto siccome non ce l'ha fatta

SCHETTINO - No, non ho capito, mi scusi.

Pm LEOPIZZI - Siccome lei ha detto che io avevo ipotizzato di fare il giro della nave per salire e ritornare come mi era stato

ordinato, siccome Pellegrini ha fatto fino in fondo

SCHETTINO - No, ma scusi, ma Pellegrini è il safety officer.

Pm LEOPIZZI - No, va bene, se non l'ha visto, nessuna altra domanda.

SCHETTINO - no, no, volevo dire una cosa! Quando io stavo sullo scoglio ho detto al comandante della sala operativa: Guardi, lei mi sta dicendo di tornare a bordo, la nave è al buio, posso farle un resoconto, ma come faccio a salire sulla nave? La barca si è spenta Un attimo. Nel frattempo che parlavamo si sono avvicinati due persone su un gommone, che era il gommone della nave che stava lì in appoggio, gli ho fatto io segno di venire vicino, mi sono imbarcato

Pm LEOPIZZI - Comandante, era l'Adriatic, cioè era una nave civile o era una nave?

SCHETTINO - No, una nave Giglio, una delle Toremar credo.

Pm LEOPIZZI - Era il traghetto Toremar.

SCHETTINO - C'erano due persone su questo motoscafo, no?

E io sono andato da loro, Senti, mi portate sulla nave? Perché voglio andare sul lato sinistro, devo risalire a bordo, perché?

Premetto che il comandante della Capitaneria credo io, non sia riuscito a fargli percepire la circostanza delle condizioni in cui versava la nave e che andare lì io non alla fine gli ho detto: Okay, se lei mi dice che mi manda in galera semplicemente perché io le sto dicendo la verità, che sto qui, la telefonata è registrata, dico: Guardi, se lei vuole che io ci vado, okay, ci vado.Un attimo, la lancia mi si è fermata, stava lì alla deriva col motore spento, non avevamo una cima per legarla allo scoglio e credo si senta nella conversazione, ho detto: Se si sente il i due occupanti della lancia che sono venuti a prendermi, alla fine loro io ho detto: Riportatemi sulla nave e loro hanno detto: No,

abbiamo ricevuto l'ordine dal comandante di portarti a terra. Ma quello che è salito a bordo, Pellegrini, non credo sia il sindaco, è il safety officer della mia nave, che anche lui si chiama Pellegrini.

Pm LEOPIZZI - No, no. Sono due, Martino Pellegrini, che è il suo safety officer

SCHETTINO - Che è lui ci è risalito dopo, che è andato con i Vigili del Fuoco in seguito

Pm LEOPIZZI - No.

SCHETTINO - No, non volevo che ci fosse

Pm LEOPIZZI - No.

SCHETTINO - Ma io non mi sono alla fine rifiutato di andare sulla nave, vorrei chiarire con sincerità questo punto! Io gli ho detto che stava 'sto benedetto scoglio, che avevo la nave dirimpetto, che era completamente al buio. La lancia non ci potevo andare a nuovo, no? Lui mi ha detto: Ci sta una bescaggina di prua, la guadagni e ci vada Okay. Un attimo, ci sta questo gommone che vedo,che si avvicina, ho chiesto a questi due, in mia presenza c'era anche il comandante in seconda, mi sono imbarcato su questo gommone io e il comandante in seconda, gli ho chiesto ai due signori: Mi portate, per favore, sul lato sinistro della nave, ci sta una bescaggina, devo e loro mi hanno detto: Abbiamo avuto disposizioni dal comandante della nave che non ci possiamo avvicinare e mi hanno portato a terra.

Pm LEOPIZZI - C'era tutto sommato qualche altro?

SCHETTINO - Poi ho chiamato il signor Ferrarini e gli ho detto: Guarda Roberto, io mi trovo in questa situazione. Ho cercato di spiegare al comandante no che non voglio, cioè io voglio tornarci sulla nave

Pm LEOPIZZI - Il comandante De Falco? Quando lei parla con Ferrarini?

SCHETTINO - De Falco, credo che è questo De Falco, sì.

Pm LEOPIZZI - Il comandante De Falco.

SCHETTINO - Non ho spiegato, non voglio cioè ho informato il comandante della situazione e che facendo che io mi arrampico sulla bescaggina, arrivo sopra, che cosa faccio?! Cioè io ci voglio anche andare, ho chiesto non mi ci hanno portato, vuoi spiegare tu che una volta che ci saranno 150 persone dall'altro lato, chiamiamo gli elicotteri e facciamoli andare a prendere.

Cioè io se non fossi caduto, scivolato letteralmente, sulla lancia, io potevo pure appendermi sull'albero

Pm LEOPIZZI - Comunque cercava di fare la sua parte

SCHETTINO - Scusi, che significa volevo fare la mia parte?

Pm LEOPIZZI - Nel senso che io continuo a leggere quello che dice Voglio altresì precisare che a bordo della nave non vi era alcuna direzione delle operazioni e che il caos regnava sovrano.

Forse se saliva la bescaggina, anche se era buio, una qualche utilità sulla sua presenza ci sarebbe stata, comunque Altre

SCHETTINO - Ma sicuramente, però quello che io gradisco dire il comandante della sala operativa credo che abbia frainteso, abbia capito che non ci volevo andare, io ho detto: Guarda, non ho i mezzi per andarci, se lui mi incoraggiava, diceva: Comandante abbiamo l'elicottero qua, la facciamo portare a bordo, io gli ho detto: Ma come ci vado a nuoto?, lui poteva Cioè c'è stata una preclusione a prescindere, come se io veramente non ci fossi voluto andare. Cioè dice: Comandante vada a vedere, visto che lei è stato catapultato fuori dalla nave invece di dire: Allora lei si rifiuta?, quando io ti dico che: Io sono sullo scoglio a 150 metri, mi bagno, fa freddo, poi ce la faccio a salire questa bescaggina? Un attimo Comandante, ci sta l'elicottero, la faccio venire a prendere dalla Guardia Costiera, quello sarebbe stato un rifiuto, ma non mi ha dato il mezzo per eseguire l'ordine. Vorrei su questo fatto qua che mi crediate, perché cioè un uomo che fa tanto, ho fatto un errore è vero,

però alla fine è stato tutto mirato per questi benedetti passeggeri, poi il caos come fa a regnare sovrano con soli 150 persone che stavano lì, rispetto a 4000 che ne avevamo. Il caos sa quando c'era Dottoressa? Quando stavamo al ponte 3 che abbiamo fatto una catena umana e abbiamo condotto le operazioni per far andare avanti queste persone, le abbiamo evacuate il più possibile. Quello era il caos da piangere e vedesse la nave che ti crolla addosso. Il comandante della sala operativa ha il mio pieno rispetto, ma credo che lui non abbia colto lo scenario di quello che stavamo vivendo, perché se l'avesse colto diceva: Comandante le mando l'elicottero, se la sente? Ma sì che me la sento, io lavoravo sulle petroliere, andavamo sempre con l'elicottero su, quale era il problema di andare con l'elicottero? Per farmi poi incriminare? Oppure forse io dovevo rimanere su al ponte 9 senza il controllo di niente. Sapevo che la nave si sarebbe adagiata sul fondo, mi rimanevo lì e facevo pure io l'eroe, però non so quante persone si sarebbe travasate da sinistra a destra senza il mio input e il mio suggerimento, congiuntamente al comandante in seconda e a tutte le catene umane, gli ufficiali che mi vedevano là e che sono stati partecipi. Cioè io sono stato credo propositivo a raggiungere non una posizione, ma un risultato. Poi io le sto parlando con sincerità, poi se voi ritenete non lo so.

Il Comandante prova ad allontanare da sé l'accusa di non aver dimostrato coraggio durante il naufragio. Il Pm Pizza amplia il raggio della discussione agli ufficiali della Concordia.

Pm PIZZA - Solo delle domande telegrafiche di puntualizzazione. Comandante quando lei ha assunto il comando manuale in plancia chi era l'ufficiale che la doveva coadiuvare comunque nella guida?

SCHETTINO - Ciro Ambrosio.

Pm PIZZA - Il Ciro Ambrosio era quello che doveva comunque coadiuvarla?

SCHETTINO - Sì.

Pm PIZZA - Ciro Ambrosio non le segnala e non le dice nulla da quel momento fino all'impatto?

SCHETTINO - No.

Pm PIZZA - No! La Coronica? Che posizione assume? Che doveva fare?

SCHETTINO - Coronica l'ho sempre detto deve imparare a gridare, perché sta ragazza parla sempre a bassa voce, è molto timida, lei è una brava ragazza, ha lavorato anche con me in Brasile anni addietro, però non ha detto letteralmente una parola.

Pm PIZZA - Che dovevano fare? Che doveva fare?

SCHETTINO - Allora una doveva mettere i punti sulla carta e se vedeva un'azione di avvicinamento eccessivo dovevano Io sono il general menager della plancia nel momento che assumo il comando, però loro dovevano dirmi quello che hanno detto

Pm PIZZA - Chi le doveva dire?

SCHETTINO - Il primo ufficiale, o anche il terzo ufficiale se vedeva che non ci stava reattività da parte del primo.

Pm PIZZA - Ambrosio, che era il primo ufficiale in servizio, che cosa doveva fare? Segnare sulla mappa nautica?

SCHETTINO - Comandante guardi che ci sta lo scoglio lì, non l'abbiamo visto, oppure: Siamo troppo a terra, oppure: Veniamo più a dritta, oppure: Rispetto agli 0,28 siamo 0,2, cioè doveva perché questo è il brig time, bisogna questi

Pm PIZZA - Oh! Quindi lei doveva avvalersi comunque della loro collaborazione?

SCHETTINO - Certo.

Pm PIZZA - Non è che era l'unico?

SCHETTINO - No.

Pm PIZZA - La Coronica che doveva fare invece?

SCHETTINO - La Coronica doveva mettere i punti sulla carta della nave e il primo ufficiale deve seguire la navigazione

da me impostata.

Pm PIZZA - Oh! La Coronica li ha messi i punti sulla carta?

SCHETTINO - Lei riporta al primo ufficiale, cioè la carta sta lì, l'altro sta al centro qui e io sto sull'altro radar, io visivamente non vedo se li ha messi.

Pm PIZZA - Oh, ho capito, ho capito. Doveva riportarli in caso quindi al primo ufficiale che glieli doveva riportare, quindi era il primo ufficiale che doveva

SCHETTINO Oppure diceva: Guarda siamo troppo a terra, comunque il primo ufficiale deve farlo.

Pm PIZZA - Il primo ufficiale doveva raccogliere questo dato, dalla Coronica

SCHETTINO - E passarlo e dire: Comandante andiamo meglio a dritta che ci sta un impedimento diciamo.

Pm PIZZA - E l'Ursino?

SCHETTINO - L'Ursino era l'ufficiale che doveva sostituire lui, ad Ambrosio, che sarebbe

Pm PIZZA - Aveva un ruolo in questa fase, o doveva?

SCHETTINO - In questa fase lui era uno che prendeva le consegne.

Pm PIZZA - Quindi in quel momento insomma in cui lui prende il comando manuale aveva un ruolo, o doveva solo assistere e stare zitto?

SCHETTINO - Nel momento in cui un ufficiale in barca a ruolo equipaggio è un ufficiale a tutti gli effetti. Era sulla plancia, ha anche lui il grado, il pari grado dell'altro, solamente che nei passaggi di consegna l'uno ha il controllo e il comando della guardia e si avvale degli input degli altri. Cioè lui non era un passeggero che stava lì a guardare. Quindi se vedeva anche lui qualche cosa l'ufficiale è sempre ufficiale che sta sul ponte a fare la guardia. Quindi anche se ci mettiamo dieci persone da ufficiali di coperta, ognuno di loro vede qualcosa che non va, lo deve riportare.

Pm PIZZA - Nessuno di loro ha riportato nulla quindi per quello che lei ricorda?

SCHETTINO - In piena sincerità e onestà io non lo ricordo, poi se me l'ha detto e stavo stordito

Pm PIZZA - Ho capito, lei dice: Nessuno mi ha segnalato. Senta, dopo l'urto i suoi ufficiali le dicono di dare l'emergenza? La sollecitano a dare l'emergenza?

SCHETTINO - Sì, dice: Comandante cosa facciamo, diamo l'emergenza?

Pm PIZZA - Lei in quel momento prende tempo e dice: Devo prima verificare?

Ancora una volta, il Comandante sottolinea le ripercussioni che ci possono essere nel dare un allarme o un segnale di emergenza a bordo di una nave piena di passeggeri.

SCHETTINO - Io dico gli rispondo queste precise parole, che ricordo: Prima di dare l'emergenza dobbiamo essere sicuri, perché non voglio rimanere con i passeggeri in acqua, né creare un panico che la gente mi muore per nulla, perché dare l'emergenza, vede To be say and sorry va bene, però non è un giocattolo, abbiamo scherzato, o andiamo a bere, vogliamoci bene, ci sta sempre un'allerta, un livello di percezione di chi percepisce un allarme di emergenza, che uno prima di darla non è al lupo al lupo e poi non succede nulla. Bisogna avere cioè siamo tanti, 5.000 persone sulla nave, equipaggio incluso, emergenza generale, ha un impatto

Pm PIZZA - Comunque più ufficiali insomma, più dei suoi ufficiali?

SCHETTINO - No, no, no, solo uno.

Pm PIZZA - Solo uno, cioè il nome dell'ufficiale che le dice?

SCHETTINO - Bongiovanni, Bongiovanni.

Pm PIZZA - Solo il Bongiovanni le sollecita

SCHETTINO - Sì, perché lui noi stavamo lui stava vicino a me.

Pm PIZZA - Le dice di dare l'emergenza, gli altri no quindi?

SCHETTINO - Non mi dice, non mi dice, mi dice: Comandante cosa facciamo?.

Pm PIZZA - Ursino?

SCHETTINO - No.

Pm PIZZA - Ambrosio?

SCHETTINO - No, no, no. No.

Il Comandante sostiene che nessuno gli consiglia di dare l'allarme e che solo Bongiovanni lo sollecita a prendere una decisione.

Pm PIZZA - No. Il cartografo credo si chiami Canessa Simone.

SCHETTINO - Sì.

Pm PIZZA - Con cui viene stabilita la rotta prima di partire da Civitavecchia. L'aveva avvisata preventivamente della presenza di secche lì in presenza del Giglio, sull'Isola del Giglio, di fondali anche bassi insomma, secche, cioè scogli?

SCHETTINO - No.

Pm PIZZA - No. Non l'aveva avvisato della presenza di secche delle Scole e di modifiche da adottare alla rotta in caso?

SCHETTINO - Cioè

Pm PIZZA - Al microfono lo deve dire no.

SCHETTINO - No, cioè ha detto: Ti faccio la rotta.

Pm PIZZA - Senta non ho capito una cosa, lei ha detto: Non ho voluto dare l'emergenza - che è un allarme interno quindi, per sapere prima - perché prima volevo sapere lo stato della nave in buona sostanza.

SCHETTINO -

Pm PIZZA - Perfetto.

SCHETTINO - L'integrità.

Pm PIZZA - Perfetto. Ma l'allarme all'esterno, cioè se lei avesse messo a tempo e comunque subito sollecitato rappresentando la collisione e lo stato della cosa all'esterno,

dare il may day esterno cosa avrebbe cambiato? Cioè un conto è l'allarme interno che capisco, ho capito quello che lei ha detto, ma l'allarme all'esterno cosa avrebbe inficiato delle verifiche che lei andava conducendo per capire cosa era successo alla nave, se già precauzionalmente segnalava all'esterno È successo qualcosa di grave?

SCHETTINO - Io ho detto: C'è stato un contatto con il fondo.

Pm PIZZA - Si è vista l'importanza invece magari di delegarla a qualcuno che può semmai aver detto qualcosa di meno o qualcosa di diverso, farlo direttamente lei?

SCHETTINO - Ho detto: Abbiamo avuto un contatto con il fondo e stiamo in blackout. Poi ho chiamato Ferrarini, gli ho detto la situazione, le autorità hanno chiamato di nuovo, ho detto: Guarda stiamo in blackout.

Pm PIZZA - Ho capito. Perché le autorità dicono: Noi abbiamo chiesto: Serve aiuto? - No, siamo in grado di provvedere, stiamo verificando.

SCHETTINO - Stiamo verificando, non di provvedere.

Pm PIZZA - Oh! Non avete detto: Abbiamo bisogno d'aiuto, attivando già il sistema di soccorsi, che per un caso del genere non è che sono da un secondo all'altro, quindi anche attivarli prima non guastava, arrivavano più barche, più mezzi, più persone, eccetera, eccetera, non l'ha valutato nella concitazione del momento?

SCHETTINO - Nella concitazione del momento, le ripeto, ho detto semplicemente: Stiamo valutando i danni, vi facciamo sapere tutto. Ho chiamato Livorno Radio e gli ho detto: Abbiamo bisogno di un rimorchiatore, abbiamo avuto un impatto con il fondo. Nel momento in cui abbiamo avuto l'impatto con il fondo, che ci stava la via d'acqua, abbiamo detto: Stiamo abbandonando la nave, ho fatto il segnale di emergenza generale con abbandono e messa a mare delle lance

di salvataggio e poi tutti i soccorsi, cioè i passeggeri noi li abbiamo

Pm PIZZA - L'aveva già detto.

SCHETTINO - Li abbiamo portati tutti quanti noi a terra, capisce?

Pm PIZZA - Una puntualizzazione, lei ha detto prima: Mi hanno avvertito che c'era un passeggero francese infartuato subito dopo il blackout, il primo black.

SCHETTINO - L'ho sentito sul ponte, io stavo sul ponte di comando.

Pm PIZZA - Ma le hanno detto che era morto, o le hanno detto che aveva avuto un malore?

SCHETTINO - Mi hanno detto: Abbiamo mandato il Tango India ad un passeggero che sta, credo all'area degli shop, ricordo francese, poi nel vociare

Pm PIZZA - Ma le avevano detto era morto o era vivo?

SCHETTINO - No, Tango India, Tango India significa trasporto infortunati, dopo dopo sul ponte di comando mi hanno detto: È morto un passeggero allo shop, sì me l'hanno detto.

Pm PIZZA - Sul ponte di comando. Oh, poi un'altra cosa, lei rimane sulla plancia di comando per tutto il tempo fino all'ordine di abbandono, oppure a parte l'essere andato sul ponte, come diceva

SCHETTINO - Sì, le dico, mentre la nave continuava a sbandare sulla dritta, stavamo io, il comandante in seconda e gli ufficiali, sul ponte.

Pm PIZZA - Il comandante in seconda chi è?

SCHETTINO - Bosio Roberto.

Pm PIZZA - Bosio.

SCHETTINO - Roberto.

Pm PIZZA - Gli altri chi sono?

SCHETTINO - E Ambrosio Ciro, eravamo noi tre.

Pm PIZZA - Bosio e Ambrosio, va bene.

SCHETTINO - Stavamo lì sul ponte di comando. Nel momento in cui la nave sbandava sempre gli ho detto a Bosio, perché è come se avessi voluto avere la conferma, Bosio quante volte abbiamo dato l'emergenza generale, l'abbandono nave? - Comandante, tre volte; L'hai ripetuto? - Sì, l'ho ripetuto tre volte. Come io sentivo che la catena dell'ancora di sinistra strappava, perché la nave continuava a sbandare, ho detto: Adesso dobbiamo andare via, andiamo al ponte 3 - Comandante dove facciamo sbarcare ali altri passeggeri che non possono uscire dalla lancia di sinistra? - Andiamo giù a vedere al ponte 3. Loro sono andati al ponte 3, io sono andato su al ponte 9, che la nave già stava così, sono andato su con il cellulare ho chiamato la sala operativa, che era l'ultimo numero che mi era rimasto, ho detto:Guardi mi serve sapere che fondale ha sulla nave, sulla poppa, volevo quantificare l'incaglio, se la nave si andasse ad incagliare, perché in quel momento là nel momento in cui si andava ad incagliare io stavo tranquillo. Gli ho detto: Guarda la nave non sta incagliata, è ancora galleggiante, mi può valutare dalla motovedetta, che ha lo scandaglio, quanti metri abbiamo a disposizione d'acqua sotto la poppa?, mi pare che mi abbia detto 20 metri, 24 metri, non ricordo, ma più o meno sui 20 metri.

Pm PIZZA - Quindi lei da lì torna nella?

SCHETTINO - Ho chiesto a lui, ho chiesto: Dimmi una cosa, quanto devi è possibile chiedere al traghetto che mi spinga dalla poppa in secca? Perché è ancora su galleggiante. Io volevo andare in secca con la nave, capito? Volevo adagiarla.

Pm PIZZA - Ci sono altri movimenti, poi lei torna?

SCHETTINO - Poi dopo in questo momento qua la nave sbandava sempre più, io so che raggiunto un certo sbandamento poi si capovolge, perché è prassi, cioè

Pm PIZZA - Quindi non ritorna in plancia di comando?

SCHETTINO - No, sono ritornato in plancia di comando.
Pm PIZZA - Da solo o con gli ufficiali?
SCHETTINO - Sono da solo io.
Pm PIZZA - Da solo lei e poi?
SCHETTINO - No, gli altri due ufficiali dal ponte di comando sono andati giù al ponte 3, attenzione, sono andato solo io su. Loro li ho mandati ad evacuare il personale. Io, sono andato su a vedere una posizione chiara, perché la volevo vedere dall'alto la poppa se era sott'acqua, perché non si capiva nulla.
Pm PIZZA - No, no, no, ma su quello che ha fatto aveva già riferito. Io volevo sapere poi quando è tornato
SCHETTINO - Poi c'erano dei rumori, tutti i lettini delle sedie a sdraio iniziavano a volare, tutti i lettini da sinistra sul lato dritto, scorrere tutti quanti sul fondo. Quindi ho raggiunto il ponte di comando e la nave sbandava, ho visto che ormai la prua nella nave aveva mantenuto il rosso e il verde come riferimento, che stavamo sempre lì.
Pm PIZZA - Quindi è tornato?
SCHETTINO - Sono andato in cabina mia, volevo prendere qualche registro. Nel momento in cui sono andato in cabina, al buio, si erano aperti i tiretti, gli sportelli dei miei documenti, che sono tutti custoditi con carpette e sono praticamente scivolato, meno male che non mi sono rotto la testa sulla scrivania. Praticamente la nave stava così, i libri e i quaderni solo volati per terra, il pavimento è diventato scivoloso, tanto è vero che sono dovuto andare a carponi fino all'uscita della porta, perché tutti i documenti, le carpette quelle plastificate, carpetta su carpetta, mai vista una cosa del genere, cioè non riuscivo a camminare praticamente. Sono arrivato fuori la porta della mia cabina, la nave ormai cioè il corridoio cioè io camminavo nell'angolo tra il pavimento del corridoio, per scendere giù. Ho preso le scale per andare giù e sono arrivato al

ponte 3, lì ho incontrato il nostromo.

Pm PIZZA - Il nostromo si chiamava Platano?

SCHETTINO - Platani Vincenzo, che stava al ponte ex ponte 3, che ormai era diventato al piano dell'acqua.

Pm PIZZA - Poi?

SCHETTINO - Il comandante in seconda.

Pm PIZZA - Bosio.

SCHETTINO Bosio. Poi credo fosse un elettricista.

Pm PIZZA - Lì poi c'è la scena delle lance messe in acqua.

SCHETTINO - C'è la scena della richiesta mia di trasferire i passeggeri da sinistra a dritta e questi qua arrivavano così a

Pm PIZZA - Dallo scivolo.

SCHETTINO - A scivolo. E li imbarcavamo e li buttavamo sulle lance. Cioè loro praticamente non dovevano perché normalmente il ponte 3 è utilizzato per imbarcare la lancia, la lancia arriva al piano e lei va su. In questo momento la lancia stava in acqua, era la nave che si era avvicinata al piano della lancia giù, quindi loro per andare scendevano sul tetto della lancia e poi venivano messi dentro. Poi è successo che si sono ulteriormente rotti altri oblò al ponte 2, tanto è vero che si è sentita una rottura di vetri Popopopopom immediatamente con tutta l'acqua che è entrata la nave ha ulteriormente accentuato l'inclinazione sulla dritta, tanto che le gru che dovevano sospendere la lancia sono arrivate quasi a toccare l'acqua e ci hanno intrappolati. Cioè alla fine io mi sono trovato sul tetto della lancia, al marinaio che volevo togliere il timone da mano, perché non stava manovrando correttamente per svincolarsi dalla gru. Quindi ho dovuto: Ferma i motori. Mi sembra che sulla lancia di fosse anche Ursino.

Pm PIZZA - Ursino?

A questo punto sembra che a Schettino arrivi un'illuminazione e si ricordi meglio quello che succede

SCHETTINO - Guardi mi sta venendo Come se si aprisse la

testa. Ho visto questo qua che pure lui gridava: Ferma! Ferma!

Calma!, sto ragazzo è stato molto preso, io stavo buttato con il cellulare, perché per me il cellulare e la radio erano vitali per comunicare, ci siamo scostati e allontanati in fretta, abbiamo recuperato due o tre, quattro persone dall'acqua che stavano galleggiando, non ricordo quante erano. Giunto sullo scoglio ho chiamato il comandante e ho detto: Guarda, ho chiamato un comandante e mi ha risposto una signora, ho detto: Guardi è inutile che state a prua e a poppa della nave, se gentilmente li fate venire qua i soccorsi.

Pm PIZZA - No, va bene, va bene. No, perfetto. Quindi poi ovviamente

SCHETTINO - Poi è successo l'elicottero e tutto.

Pm PIZZA - Perfetto. Schettino, con Giampedrone che è l' hotel director e con il primo ufficiale Ambrosio, che dovevano essere quelli che le dovevano dire che tutti i passeggeri alla fine erano stati sbarcati o erano sulle lance, quando ha gli ultimi contatti? Quand'è che la informano?

SCHETTINO - Con Ambrosio ci ho parlato perché l'ho trovato pure lui sullo scoglio, che io lo chiamavo per radio, non mi rispondeva, perché credo si sia bagnata la sua radio e il cellulare.

Pm PIZZA - Giampedrone?

SCHETTINO - Giampedrone lo chiamavo ma non mi rispondeva per radio e credo che la mia radio sia rimasta sullo scoglio lì al Giglio.

Pm PIZZA - Non è riuscito a contattare lei o altri?

SCHETTINO - No.

Pm PIZZA - Esattamente i due che dovevano dare diciamo così a lei l'informazione fondamentale: Sono tutti sulle lance?

SCHETTINO - No. Infatti quando sono andato poi a terra la prima cosa che ho chiesto: Dove sta l' hotel director? e quello che io ancora ho sbattuto la testa, che mi dicevano: Sta a terra.

Pm PIZZA - Chi stava a terra?

SCHETTINO - Manrico diceva: Ma noi l'abbiamo visto li che sta nei pressi della.

Pm PIZZA - Lei prima ha detto: Ho saputo dell'infortunio di Giampedrone, l'ha saputo?

SCHETTINO - L'ho saputo, mi sono messo a piangere che lui era vivo quando

Pm PIZZA - Quando l'ha saputo, in quei momenti?

SCHETTINO - No, me l'hanno detto due giorni

Pm PIZZA - Dopo.

SCHETTINO - Stavo in carcere quando me l'hanno detto.

Pm PIZZA - Ultima cosa che le voglio chiedere

SCHETTINO - Io sono stata la persona più felice del mondo quando ho saputo che quest'uomo era vivo.

Pizza vuole vederci chiaro sugli ultimi attimi che Schettino passa sulla Concordia.

Pm PIZZA - Schettino il VHS scaricato, perché lo doveva scaricare? Il V.D.R., scusi.

SCHETTINO - Allora il V.D.R., Voyage Data Recorder, in caso di sinistro marittimo ci sta un bottone, che è la prima cosa che uno deve fare per dare evidenza di quello che è successo, si scarica questo coso, si spinge un bottone e c'è lo scarico della registrazione dei dati delle prime 12 ore, di modo che dà una situazione di quello che è successo. In più è standard nostro che abbiamo

Pm PIZZA - Perché voleva? Che cosa voleva fare? No come funziona il V.D.R., che ce lo spiegano poi, ma che voleva fare lei con il V.D.R., non ho capito?

SCHETTINO - No, volevo rendere disponibili i dati, altrimenti non sarebbero stati registrati.

Pm PIZZA - Oh, e lo dice a Bosio questo?

SCHETTINO - Sì.

Pm PIZZA - A Bosio che gli dice?

SCHETTINO - Scarica prima di andare via dalla nave, quando io ho detto: Ci sta la catena che viene in forza, Andiamocene, dobbiamo andare via di qua, io ho detto: Hai scaricato? o Scarica, o Hai caricato il V.D.R.?, ha detto: Okay, lo faccio. Cioè scaricare significa

Pm PIZZA - Ho capito, ho capito. Bosio lo fa? Le dice: L'ho fatto. Non l'ho fatto? Bosio le dice: L'ho fatto o Non l'ho fatto?

SCHETTINO - Non mi dice nulla.

Pm PIZZA - Non le dice nulla.

SCHETTINO - Quando vado a terra in banchina gli dico: Hai fatto l'operazione? perché io sapevo che poi ci sta Almeno, cioè

Pm PIZZA - Hai fatto l'operazione?

SCHETTINO - Lui mi dice: Comandante l'ho fatto, sono andato lì però il pulsante del sistema è tutto spento.

Pm PIZZA - Ah, va bene, quindi le dà questa informazione.

SCHETTINO - Però anche se é spento questo pulsante qua la nave ha un sistema che sulla parte più alta della nave ci sta comunque il Voyage Data Recorder che comunque registra a prescindere.

Pm PIZZA - Perfetto, no, no, no. Perfetto. Non ho capito, documenti che doveva prendere nella sua cabina?

SCHETTINO - E beh, ci sta il giornale nautico, ci sta la carta, ci sta è prassi. Anche se io avevo visto precedentemente tutte le hostess che sono venute sul ponte per fare l'abbandono, congiuntamente a loro sono venute

Pm PIZZA - Tutte le carte relative alla navigazione, alla nave?

SCHETTINO - I giornali nautici, i giornali di contabilità, ci sta il ruolo equipaggio, volevo recuperare insomma tanto è vero che Cioè alla fine non sono riuscito a prendere nulla perché sono rientrato in cabina mia e ho pattinato, sono andato a finire sull'ultimo finestrone, ho dovuto risalire camminando a carponi.

Pm PIZZA - Ma quindi la documentazione anche di viaggio?

SCHETTINO - Sta tutto lì, sta tutto in acqua.

Pm PIZZA - Voleva prendere la documentazione?

SCHETTINO - Sì, sì, volevo andare a prendere tutta la documentazione.

Pm PIZZA - Va bene.

Interviene di nuovo il procuratore capo Verusio, che alza il tiro e affronta l'argomento delle droghe.

Pm VERUSIO - Lei fa uso di sostanze stupefacenti?

SCHETTINO - No, no, no. Mai, mai in vita mia, mai.

Pm VERUSIO - Lei acconsente se procediamo ad un prelievo di un suo capello?

SCHETTINO - Subito sì, immediatamente.

Pm VERUSIO - E all'esame delle urine?

SCHETTINO - Tutto.

Pm VERUSIO - Bene!

SCHETTINO - Io non bevo, non fumo.

Gip - Il Procuratore chiede all'indagato il consenso di procedere agli esami, ai prelievi dei capelli e delle urine, al fine di compiere gli esami. L'indagato acconsente.

L'udienza viene sospesa e Schettino si presta al prelievo di capelli e di urine. Alla ripresa è il momento delle domande poste dall'avvocato difensore Bruno Leporatti.

AVV. LEPORATTI - Dunque innanzitutto se il Comandante ci può precisare l'istruzione che ricevono e che ha avuto dalla società e comunque quali sono i protocolli in ordine alla gestione dei passeggeri in momento di emergenza?

SCHETTINO - Tutto il personale addetto all'evacuazione deve effettuare dei corsi sulla gestione in caso di crisi da parte dei passeggeri, devono evitare di conversare con loro, devono dare cioè più che altro rassicurarli, dare le direttive dirette, cioè delle indicazioni da seguirei con molta decisione e mostrando di non avere panico e soprattutto di non creare panico, senza cioè

di minimizzare, cioè di rassicurare i passeggeri che tutto vada per il meglio e che non ci siano ragioni di allertare eccessivamente, per non indurli poi a compiere atti inconsulti, che potrebbero aggravare il loro stato di salute, tipo saltare fuori dalla nave, lanciarsi dai balconi, eccetera, eccetera. Quindi di controllare, di utilizzare dei segnali in merito alla gestione del panico, solo se effettivamente necessario, ritenuto indispensabile. Cioè non si allarma la gente per nulla.

AVV. LEPORATTI - Quindi voi avete fatto anche dei corsi diciamo così di gestione del panico?

SCHETTINO - Sì, tutti, tutti sono previsti, sì.

AVV. LEPORATTI - Che vi raccomandano di non come dire, di gestire la situazione in modo tale da non creare situazioni fuori controllo?

SCHETTINO - La folla

AVV. LEPORATTI - I rischi che le vengono evidenziati in questi corsi quali sono?

SCHETTINO - Il panico, il panico che si crea tra le persone e che loro, cioè la folla la massa quando impazzisce non è più gestibile e l'equipaggio rispetto ai passeggeri siamo in numero molto inferiore, specialmente se noi deduciamo da questa somma gli ufficiali e il dipartimento ponte e macchina, lo spazio riservato al personale hotel, che sono i maggiori interessati all'evacuazione dei passeggeri, sono quelli che alla fine fanno la differenza tra una gestione oculata e un'altra no.

AVV. LEPORATTI - Senta Comandante, risulta dalla cronologia dei fatti che ci dà la Capitaneria di Porto che la prima segnalazione, diciamo cosi, che qualcosa non andava a bordo della Nave Concordia, arriva tramite una signora che telefona ai Carabinieri di Prato e informa che c'è stato un blackout questa signora, tramite la figlia ovviamente, informa che c'è stato un blackout ed era stata data disposizione di indossare le cinture di salvataggio. Ci vuol spiegare? Giubbini di salvataggio.

SCHETTINO - Allora la prima disposizione data di indossare i giubbetti di salvataggio io le sono sincero Avvocato, alla fine lui mi ha detto che lui ha dato tre volte, io ho detto: Diamo l'emergenza generale, lui mi ha detto: L'ho data tre volte l'emergenza generale. Quindi nello storico, come ho anteposto prima all'inizio della mia conversazione, non posso affermare con esattezza nello spazio temporale a che ora e quando, a distanza dell'urto del successivo blackout è stato dato il segnale di emergenza generale. Questa è la mia più sincera

AVV. LEPORATTI - L'emergenza generale cosa comporta Comandante?

SCHETTINO - L'emergenza generale comporta che tutti i passeggeri, cioè l'equipaggio deve raggiungere i punti di riunione loro assegnati, per fare in modo da indirizzare i passeggeri ai punti di riunione, e che loro devono venire indossando la cintura di salvataggio, vanno in cabina, prendono la cintura di salvataggio. Coloro che non la raccolgono in cabina la raccolgono al punto di riunione, perché ci sono degli armadietti dedicati alla custodia della cintura, e la devono fare indossare.

AVV. LEPORATTI - Comandante esistono casi in cui si dispone di indossare giubbetti di salvataggio al di fuori di situazioni di emergenza?

SCHETTINO - No.

AVV. LEPORATTI - Quindi il fatto che le persone indossassero già alle 22.06 i segnali di salvataggio lei come pur nella

chiedo scusa, i giubbetti di salvataggio, pur nel fatto che non ricorda precisamente la sequenza temporale degli avvenimenti come la interpreta?

SCHETTINO - Che è stato dato il segnale di emergenza generale, io ero sul ponte.

AVV. LEPORATTI - Il segnale di emergenza generale come

si compone? Ce lo può descrivere? Cioè è un ordine dato per?

SCHETTINO - Sono dei fischi, i fischi dati dalla nave, sette fischi brevi seguiti da uno lungo.

AVV. LEPORATTI - Quanti fischi brevi? Non ho capito.

SCHETTINO - Sette.

AVV. LEPORATTI - Sette fischi brevi, seguiti da uno lungo.

SCHETTINO - Uno lungo, uno lungo.

AVV. LEPORATTI - Quando viene dato l'ordine di abbandono nave i passeggeri?

SCHETTINO - Dai punti di riunione vengono convogliati alle scialuppe, perché noi bisogna che facciamo la conta, prima i passeggeri devono evacuare le cabine, poi ci sta la squadra che controlla l'evacuazione delle cabine per tutte le zone verticali, da lì vanno sul ponte imbarcazioni, vengono ammainate le lance e da lì poi i passeggeri vengono contati e imbarcati sulle lance.

AVV. LEPORATTI - Quando poi viene dato, come dire, l'abbandono nave i passeggeri erano già, come dire, predisposti per compiere questa nuova operazione?

SCHETTINO - Sì.

AVV. LEPORATTI - Dove si trovano in effetti? Quando lei percepisce la situazione no, voglio dire lei ci ha parlato delle scialuppe sul lato sinistro che erano diventate inutilizzabili, poi le domanderò e specificheremo meglio al Giudice qual è il problema dell'inutilizzabilità di queste scialuppe, ma ha detto anche che vi erano molte persone che si trovavano volevano imbarcare, diciamo così, su queste scialuppe che si trovavano sulla sinistra.

SCHETTINO - Allora è capitato anche in altre volte, in altre occasioni, ognuno reagisce in modo proprio, quando dai il segnale di abbandono, di emergenza generale, le scialuppe devono essere ammainate, cioè scusi, devono essere tolte le rizze e visto il forte sbandamento molti le hanno rotte con le accette, perché gli ufficiali sono stati addestrati prendono in

forza, quindi le lance vengono preparate all'abbandono, perché in poco tempo non ci si fa materialmente in tempo a preparare e a imbarcare i passeggeri, quindi è una fase di preparazione alla seguente, che è l'abbandono nave. Una volta che poi tutti i passeggeri sono stati messi sulle lance, si dà l'ordine di ammainare le lance.

AVV. LEPORATTI - Però al momento in cui viene dato l'abbandono nave i passeggeri si trovavano in prossimità?

SCHETTINO - Eh certo, eh certo, all'abbandono nave stavano tutti là, altrimenti come si fa? Avremmo sbarcato l'aria nelle scialuppe.

AVV. LEPORATTI - Quindi non è che al momento dell'abbandono nave - scusi Comandante se insisto sul punto - al momento dell'abbandono nave hanno cominciato a correre laddove si trovavano per recarsi al punto di raccolta?

SCHETTINO No, no, no, no.

AVV. LEPORATTI - Si trovavano già lì?

SCHETTINO - Sì. Nel momento in cui io dico: Abbandonare la nave cioè significa che dal punto di raccolta, cioè sui ponti esterni, Elevals Max Extension [fonetico] vengono infilati nelle lance di salvataggio, quindi devono stare lì a disposizione, altrimenti mica li possiamo andare a prendere dalle aree della nave, cioè loro già erano pronti per essere evacuati.

AVV. LEPORATTI - Quindi noi possiamo dire, al di là dell'inevitabile panico e dall'inevitabile confusione, che i passeggeri erano allertati nel momento in cui viene dato l'abbandono nave?

SCHETTINO - Certo, certo.

AVV. LEPORATTI - Preventivamente allertati, non sono colti di sorpresa dall'abbandono nave.

SCHETTINO - No. Eh no, no, altrimenti chi li porta tutti e 4.000 lì. Quello che le ho detto prima, cioè i tempi, i tempi con cui sono state dette le cose, accavallate congiuntamente alle

operazioni, alle richieste di informazioni della Capitaneria con l'azienda e alla valutazione nautica di dove la nave si stava andando a posizionare, invogliata dagli ordini da me dati al timone e al timoniere in fase di non governo, sfruttando l'abbrivo. La mia preoccupazione è che io superassi l'isola, ho voluto fare in modo da avvicinarmi più vicino al porto, quindi nella mia testa ci stava la procedura, l'emergenza, la comunicazione e il

posizionare la nave nella posizione privilegiata consapevole dei fondali abbastanza profondi a pochi metri dalla costa comunque

AVV. LEPORATTI - Comandante cosa sarebbe successo se la nave fosse, come dire in termini proprio più o meno lo sappiamo tutti, ma ce lo dica proprio lei, cosa sarebbe successo se la nave invece di incagliarsi come si è incagliata, a seguito di questa manovra fosse venuta come dire a mancare la galleggiabilidà quando si trovava a 200 o 300 metri?

SCHETTINO - Visto la nave si è ribaltata, inclinandosi in modo progressivo in fase di galleggiamento e non di incaglio, perché la nave galleggia 8 metri, la nave ha un pescaggio di 8 metri, è larga 38, se io vedo che la nave sta sempre continuando ad inclinarsi in un lato, finché immerge il ponte delle scialuppe, la nave si è arrestata quando praticamente ha iniziato l'affondamento, cioè quando si è disposta in modo perpendicolare e poi è scesa. Logicamente metà è rimasta su, perché il fondale era di circa 20 metri, 38 di larghezza della nave, logicamente la nave è rimasta Ma se la nave non si fosse appoggiata sul fondo, seguendo il suo modo di inclinazione progressiva, si sarebbe ribaltata, perché la nave si è ribaltata, affondava su un fianco e poi si girava. La nave ha fatto così. Come ho cercato di dire all'inizio, se posso continuare.

AVV. LEPORATTI - Prego!

SCHETTINO - Se ritenete congruo, opportuno. Quando io

invento di creare la dritta, quando ho perso la propulsione e la nave ha fatto così, prima a dritta sono venuto con il timone a sinistra, perché finché c'è propulsione il timone è andato a sinistra, riesce comunque a non accentuare la virata a dritta, in quanto non reagisce sulla corrente respinta delle eliche, perché i timoni rispetto alle navi tradizionali sono molto più piccoli, quindi quando si perde la propulsione a effetto idrodinamico, per effetto di avanzamento del moto, e la velocità era di circa 15 nodi e 5 in diminuzione. Quindi prima a dritta, poi a sinistra, si è sempre girati sulla dritta, ma con una velocità angolare più stretta. Quando ci siamo posizionati così stavamo sbandando prima a sinistra e poi a dritta, mettendo in direzione del porto la nave logicamente man mano poi perde velocità e in questa fase di avanzo di inerzia praticamente la nave perdeva velocità e si è andata a posizionare nella direzione da me voluta e nel frattempo la nave sbandava, sbandava sempre più progressivamente a dritta; prima a 10 gradi, poi 12 gradi, poi 15 gradi. Io ho capito che la chiave di base per la mia lucidità al cento per cento è stata tutta convogliata in quegli attimi. Io volevo raggiungere la riva, quello era stato il mio obiettivo, perché avevo capito che solo così ci potevamo salvare. L'ufficiale ha detto: Comandante le dico che ci stiamo avvicinando alla riva - Sì bene, mi fa piacere, dimmi quando siamo più sotto, perché stiamo scarrozzando verso gli scogli. Nel frattempo ho allertato il nostromo per farlo andare a prua, ma il dar a fondo l'ancora, vedendo la nave che si sbanda in questo lato prima io volevo l'indicazione del fondale, per capire quanti metri d'acqua io avevo a disposizione sotto e ho devirato, significa ammainato la catena di dritta finché non venisse più. Nostromo devira alla larghezza di dritta due catene in acqua - che sono 50 metri - e dimmi quando non viene più, a 50 metri si è fermato, significa che in quel punto avevo ancora dai 70 ai 50 metri, perché credo che sia fatta a piombo questa casa qui. Poi ho dato fondo da

sinistra, 8 lunghezze appena aperto, per farla scendere giù, è scesa tutta giù. Perché? Con il vento che mi spinge in qua, quando io vado a posizionare l'ancora un po' prima mi mantiene, mi fa da braccio, cioè mi mantiene e l'inclinamento progressivo della nave è stato rallentato per prolungare i tempi di abbandono della nave che si inclinava a dritta. Nel momento in cui ho sentito che la catena strappava, tutte e due le ancore strappavano, significa che la catena ha un suo coefficiente di resistenza, ma è progettata non per mantenere la nave se sbanda, è progettata per mantenere l'ancora tenendo in considerazione della sezione del vento, non per supportarne un peso, però ne avevo messe due, quindi la nave è sbandata piano piano a dritta. Quando ho sentito questo ho capito che la nave si sarebbe completamente posizionata sul fianco dritto, cosa che poi alla fine è successa e ho detto a tutti gli ufficiali del ponte: Andiamo via di qua, andiamoci a mettere al ponte 3, perché lì era il punto chiave dell'operazione, perché le lance opposte simmetricamente i pistoni non ce la fanno a farcela, ci sta un binario, c'è una fine corsa del binario e poi la lancia è libera di scendere, se non ce la fa a fare questa fine corsa qua la lancia non ce la fa a scendere e con quello sbandamento lì probabilmente la lancia nella caduta avrebbe urtato lo stesso la murata della nave, capito?

Gip - Sì, ci è chiaro questo punto.

AVV. LEPORATTI - Quindi lei ha dato a quel punto chiedo scusa Comandante, lei ha detto che a quel punto ha dato disposizione che i passeggeri che si trovavano sulla sinistra fossero?

SCHETTINO - Già questo era coordinato dal comandante in seconda. Io quando sono sceso giù al ponte 3 mi sono sincerato che ciò stava avvenendo, perché mi avevano riferito che c'erano circa ancora altre 500 persone a sinistra e da lì loro venivano fatti imbarcare sul lato di dritta.

AVV. LEPORATTI - Nella parte opposta alla nave?

SCHETTINO - Nella parte favorevole.

AVV. LEPORATTI - Dovevano fare 38 metri diciamo così?

SCHETTINO - Sì, in discesa però, perché loro scendevano dal lato buono, e scendevano, con una catena umana scendevano così. I cancelli erano aperti, io ricordo di aver detto: E inutile che la riempiamo, perché nel frattempo che riempivamo le lance, Ma non perdete la testa a riempirle, a metterle tutte e 150, pure che ne mettiamo 100 l'importante è metterne 100, fare venire un'altra lancia sotto da altre 100, caricarne altre 100, in più frequenza, senza che stiamo lì a minuzzare, a mettere giusto 150 persone, perché le prime lance che sono scese a terra sono ritornate a prendere gli altri, quindi noi praticamente abbiamo utilizzato le lance di sinistra di dritta per sbarcare anche quelle di sinistra. Cioè là è stato il punto nevralgico di tutta la circostanza e di tutto

AVV. LEPORATTI - L'operazione di salvataggio.

SCHETTINO - Sì.

AVV. LEPORATTI - Quanti passeggeri, equipaggio? Quanti eravate a bordo Comandante?

SCHETTINO - I passeggeri eravamo 3.300, più 1.000 di equipaggio, eravamo sui 4.000, mi sono volati un sacco di numeri in testa, comunque sui 4.500, 4.600, 3.500 più 1.100 sì, o 4.400, 4.400 forse.

AVV.LEPORATTI - Quando lei cade sulla scialuppa poi la scialuppa si sposta e lei va a terra su uno scoglio.

SCHETTINO - La scialuppa non è che si sposta, la scialuppa abbiamo deciso di doverci spostare per forza perché altrimenti rimanevamo schiacciati sotto la nave, che si è girata di 90

gradi.

AVV. LEPORATTI - Ci dice quando lei inizia l'operazione, quando lei scende al ponte 3 per dirigere, per verificare e dirigere le operazioni che stavano facendo di spostamento dalla

sinistra alla dritta

SCHETTINO - Cosa gli avevo detto al comandante in seconda nel momento in cui stavamo lasciando la plancia, Adesso qua

non ci possiamo stare più, dobbiamo andare al ponte 3 perché dobbiamo pensare ai passeggeri che stanno a sinistra.

AVV. LEPORATTI - Bene! Detto questo quando lei scende lo sbandamento della nave, più o meno, anche se non aveva dati precisi, in quanti gradi può essere stata la nave?

SCHETTINO - 25 gradi sicuro.

AVV. LEPORATTI - 25 gradi.

SCHETTINO - 25. Poi, man mano si è sempre accentuato di più.

AVV. LEPORATTI - Quando c'è stato il momento, come dire, in cui lo sbandamento si è accentuato improvvisamente?

SCHETTINO - Inizialmente io secondo quello che ho pensato, nella fase iniziale che la nave sbandava, con le scialuppe di dritta ancora solidali con la nave, bene o male lo stesso peso delle persone viene spostato fuori, quindi si aumenta il braccio e la nave viene favorita a sbandare a dritta. Nel momento in cui questa è una fase critica, la nave non è più solidale con la gru, ma in potere del gancio della gru, diventa un carico deformante, diventacioè fa da altalena, come se fossimo uno specchio libero, e quella è una fase molto critica. Nel momento in cui le scialuppe hanno lasciato l'acqua, quindi sono state questo peso sospeso è stato rimosso, lì speravo che la nave si raddrizzasse un pochettino, però congiuntamente l'acqua cioè quello che toglievamo veniva messa dall'acqua, che man mano che la poppa affondava, perché non è che era incagliata, ecco perché io poi sono andato su a chiedere: Fatemi spingere a terra, poi sembra che non l'hanno fatta sta spinta, ma io non vedevo nessuna perplessità, tanto che dissi: Spingete ma non forte, perché se spingete troppo forte c'è rischio di

cappottamento, anche se è difficile, ma comunque spingete piano piano che questa nave si portavano a incagliare. La mia speranza era l'incaglio, come in fatto da 8 metri d'acqua contro 20, noi stavamo affondando la poppa, affondava fino ad una differenza di 16 metri, quand'è che poi non ha affondato più? Quando l'inclinamento che ha raggiunto la nave è stata la metà della distanza, 38 metri, e 38 sono 16, metà sta immersa e l'altra metà sta aperta. Io su quel dato ero sicuro che la nave qui ci sono le conversazioni con Ferrarini, ha detto: Guarda più di questo non credo che poi affonderemo più, perché la nave arriva ad un punto che poi si adagia sul fondo. La mia perplessità invece era prua, era il bulbo di prua, perché? Inizialmente c'erano le due lunghezze di 50 metri, ma la mia paura è che se la prua era costa, la poppa si è anche affondata, ma poi i compartimenti di tutto stanno a poppa e se la nave mi scivola e mi va giù? Lì c'è stata una mia come si dice? Quando uno prevede e spera che non succede un fatto che con una certa possibilità può realmente seguire quella dinamica, quell'evento lì.

Quindi poi la nave ha raggiunto il massimo sbandamento quando si sono rotti, come le dicevo prima, tutti i finestrini, alla fine noi ci siamo trovati con la nave così. Cioè due erano le scelte lì o farsi schiacciare dalla gru con le lance, il comandante in seconda è volato a mare, lui, Ciro Ambrosio e tutti. Chi stava invece sul lato sinistro, e stava in questa posizione, tra virgolette privilegiata, è rimasto di là, e credo ci siano state 150 persone, 200 persone ad occhiometro, cosi come mi riferivano. Ho chiamato il comandante della Capitaneria, gli ho detto: Guardi io sono su uno scoglio, mi sono ritrovato su questa lancia, ho dovuto spingermi fuori, perché mo arrivano anche le persone sulla lancia, ad onor del vero io sono salito con aletta sullo scoglio, sì sto sullo scoglio, sto qua, lui mi ha detto: Ritorni a bordo, e gli ho detto:Ritorno a bordo, ma come ritorno a bordo

caro? AVV. LEPORATTI - Ma lei quando voglio dire ci dice la situazione, mi rendo conto, come si presentava? Quella è la posizione finale che è rappresentata dalle fotografie, quando lei si è trovato sulla lancia più o meno cioè per risalire a bordo che cosa si sarebbe dovuto fare?

SCHETTINO - No, era già così, perché dopo pochi minuti si è messa così. Mi scusi, se io prendo una bacinella e la inclino sul bordo, una volta che tocca l'acqua è finita. Cioè se io una bacinella la inclino, la inclino e la inclino, una volta che immerge l'orlo superiore e poi è tutta una corsa a scendere. Cioè noi siamo andati via che le lance, cioè io vedevo le gru. No, immagini le gru, fa così, lei vede il cielo che si abbassa, in più altri 30 metri di palazzo che le stanno schiacciando sulla testa, cioè non

AVV. LEPORATTI - Senta ma lei quando ha parlato con il comandante della Capitaneria, durante le manovre con colui che dirigeva le operazioni, quel signore che le ha ordinato di ritornare a bordo, lei ha mai affrontato in colloquio con lui il problema della scatola nera?

SCHETTINO - No, no, nel modo più assoluto.

AVV. LEPORATTI - Lei si è mai offerto, Comandante, di andare a recuperare la scatola nera?

Il Comandante ricostruisce per l'ennesima volta i colloqui avuti con De Falco una volta che si trova sullo scoglio, giù dalla Concordia.

SCHETTINO - Guardi la scatola nera io non mi sono mai offerto di andare a recuperarla primo perché ci vuole l'elicottero, uno! Però mi scusi, se posso aggiungere, lui mi dice: Comandante questa telefonata è registrata, ho detto: Va bene, sia pure registrata, cioè mi dica. Lei si pensa che se ne torna a casa? Io la devo mandare in galera. Ho detto: Va bene, visto che è registrata, io non sto dicendo niente di più e niente di meno. Io ho avuto la percezione di non essere stato esaustivo nel

descrivere questo scenario che si stava definendo e che non ci sia stata una benevola, parlo di benevola sinergia ed incoraggiamento a fare qualche cosa di diverso. Cioè: Lei la bescaggina, può salirci, la vede. Prima cosa sto sullo scoglio e tengo la nave che sta a 150 metri, stiamo a Gennaio, ho fatto tutta la notte con soccorsi, vuoi che io effettivamente devo andare là, ma io ci vado. Allora le mando un elicottero, cioè mi sarei sentito non uno straccio dentro nell'essere capito da una persona che fa il mio stesso lavoro, che riesce a capire lo stato d'animo di un pericolo, ma neanche il peggiore assassino avrebbe: Me ne importo. Io gli ho detto: Guardi a questo punto visto che non ti rispondo non ci voglio andare. Ho detto: La ci sta la telefonata, se è vero che quella ha detto che è registrata la possiamo ascoltare, ho detto: Sì, io non mi sto rifiutando, ma l'ho detto in modo di dire: Vabbè, lei è la massima autorità, sta gestendo lei i soccorsi, sta guidando questo canotto della nave lì, portatemi lì, però un approccio diverso, più propositivo: Comandante sta sullo scoglio, come si sente? Guardi ci sta l'elicottero in giro, glielo mando? Mi faccia segnale. E io gli facevo capire sto in direzione a 90 gradi su 'sto scoglio qua, ero rimasto solo io perché il capo dei vigili ha detto: No, io devo stare qua, vattene lì a casa, è distante un'ora. Ma io non posso andarmene di qua.

AVV. LEPORATTI - Senta Comandante qua lei quando era sullo scoglio ha comunicato con qualcuno?

SCHETTINO - Ho comunicato con questo qua perché per me era più importante. fargli capire la situazione e l'ho chiamato io a lui un paio di volte, una volta lui a me e due io a lui, non ricordo. In più voleva dei numeri: Io numeri non ne ho, stiamo salvando più persone possibili, perché se ci mettiamo a contare due sono le cose o facciamo o contiamo. Quindi se a raccontare al momento le dico che ci stanno i miei ufficiali qua, Ciro Ambrosio mi dice 100 persone, l'altro me ne dice circa 40,

l'altro mi ha detto 150.Ho chiamato Ferrarini e allora hanno detto L'elicottero, Sì, fai venire l'elicottero, ci manca Canessa, quest'ufficiale Canessa non c'era perché lui stava sul lato sinistro che alla fine stava insieme a questo Gianpetroni qua e loro sono rimasti sul lato privilegiato della nave, se la nave sbandava a sinistra loro andavano a mare e io rimanevo a bordo. Però se la nave sbandava a sinistra e non erano state posizionate le ancore come Dio comanda, in Dico, se la nave sbandava a sinistra purtroppo lo scenario sarebbe stato tragico, sarebbero stati cioè se la nave non si abbassava sul fondale come poi si è andato a delineare, io la mia certezza matematica è che la nave nella sua corsa finale alla posizione che lei vede, chi è rimasto di là è rimasto schiacciato contro la paratia, contro il muro e si va a prendere con l'elicottero perché è l'unico mezzo, credo che ci vogliono gli alpinisti per andare lì adesso o almeno

AVV. LEPORATTI - Scusate un attimo, leggo questo che mi ha dato

Gip - Di che si tratta avvocato?

SCHETTINO - È quello che io sto affermando, vede.

AVV. LEPORATTI - Sono sommarie informazioni fatte da un marittimo del se posso riassumere brevemente, sono sommarie informazioni rese da un marittimo che era in servizio sulla motonave Aegilium della Toremar.

Gip - Sì.

AVV. LEPORATTI - Che dice di aver prelevato il Comandante e il Comandante gli ha dato indicazioni sul lato sinistro della nave, poi va bene; non è che il Comandante ha negato di non essere

SCHETTINO - Sì, ma io non è che stavo sullo scoglio chissà da quanto eh.

Pm LEOPIZZI - Allora ripeto scusate, almeno dall'una perché, scusate se vi interrompo, è lì che la vede il comandante

del Giglio Galli; l'informativa che ha qui davanti l'avvocato Leporatti, e lui fa il conto con un cellulare per cui pochi minuti prima o pochi minuti dopo dell'una di notte, del mattino, lei è già sullo scoglio e le telefonate della guardia costiera sono la prima alle 00.42 in cui lei riferisce in tutti e due i casi è la guardia costiera che chiama lei e non il contrario. Nella prima alle 00.42 lei riferisce di essere sulla scialuppa, diamo per scontato che sia vero, alle 01.42, cioè un'ora e mezzo circa prima dell'incontro con il marittimo della Toremar, il comandante De Falco le ordina tecnicamente di muoversi per cui insomma mi sembra che Alle 01.42 c'è la seconda telefonata in cui De Falco dice: È ancora qui, le ordino di andare e di fare quello che non ha fatto.

AVV. LEPORATTI - Con quali mezzi sarebbe potuto salire a bordo il comandante dallo scoglio?

SCHETTINO - Nessun mezzo, a nuoto, perché la scialuppa si è fermata, si è fermata, non l'abbiamo cioè si è fermata lì, si è fermata questa scialuppa, stava solo questa barca abbandonata tra la nave e la terra, perché abbiamo fatto mandare via le persone, io mi sono seduto a terra a chiamare a Ferrarini e ci sarà sicuramente una telefonata perché io l'ho fatta dallo scoglio, io l'ho fatta ricordo, per forza ci deve essere la telefonata fatta alla sala operativa, sicuro ci sta perché non ne ho fatta una, ne ho fatte tante, due o tre minimo.

AVV. LEPORATTI - E quand'anche fosse riuscito ad arrivare a nuoto alla nave Concordia che cosa trovava?

Il Comandante sottolinea di non avere addosso nemmeno il giubbotto di salvataggio.

SCHETTINO - Tra l'altro io non avevo neanche il giubbotto di salvataggio attenzione eh, cioè io non avevo il giubbotto di salvataggio perché non era mia intenzione abbandonare la nave, possiamo chiederlo a tutti, questa è una cosa che mi sfugge. Tutti quanti avevano indossato i giubbotti di salvataggio, per

mecioè la mia vita in quel momento era distrutta, cioè a me non mi interessava più il giubbotto, basta cioè per me era finita

Da queste parole viene fuori il ritratto di un uomo molto provato, si può dire distrutto, per aver perso la possibilità di comandare navi, dunque il suo lavoro. E non solo. Schettino si rende conto che per lui la situazione è tutt'altro che semplice.

AVV. LEPORATTI - Ma quando le ordinano di ritornare sulla nave, lo sbandamento era quello che vediamo in fondo o poco meno?

SCHETTINO - Così.

AVV. LEPORATTI - Quindi uno sbandamento di quanti gradi Comandante?

SCHETTINO - Questo qui? 90.

AVV. LEPORATTI - Quindi trovava un muro quando

SCHETTINO - Sì, sì, sì, è così. Cioè allora, quando questa benedetta bacinella si inclina così e noi stavamo rimanendo schiacciati, da lì in poi è stato un progressivo ci siamo dovuti è l'istinto naturale anche di quei poveracci e dell'ufficiale, questo Ursino che stava lì che si è spinto fuori là e siamo andati sullo scoglio, abbiamo preso altra gente da mare, li abbiamo tratti in salvo tra grida e tutto di più. Sono andato sullo scoglio perché che facevo sulla scialuppa lì, e poi come la guidavo solo io per salire su la scialuppa di salvataggio non è un gommone e io sono andato a terra a in mia prima di spontanea ho affermato: Guardi, io mi trovo qui, sto recuperando la gente da mare perché non mandate le motovedette che stanno parcheggiate a prua e poppa della nave e ci aiutate?.

Il Comandante prosegue il suo racconto ed è un passaggio un po' oscuro.

Cioè noi abbiamo abbandonato la nave, abbiamo trasportato i passeggeri a terra e su mia indicazione di altri abbiamo fatto anche recupero dei naufraghi da mare con delle lance che sono monomotore, non sono adatte a manovre, a qualcuno si sono

pure rotti la testa perché è normale, cioè uno cioè non è che stai questa era un'operazione che dovevano fare le motovedette invece di stare a prora e a poppa della nave su mio invito, e là ci sarà registrato da qualche parte, dovevano venire tra lo scoglio e qui.

Dal racconto di Schettino sembra quasi che ci sia qualcuno che si sia fatto male durante le operazioni di salvataggio, a causa dell'inadeguatezza delle lance. Dopo di che il Comandante torna a parlare della telefonata di De Falco.

Dopo di che ho ricevuto questa telefonata incazzata e mi ha detto questa cosa qui di rientrare, allora io non cioè se il comandante mi avrebbe detto o quantomeno capito tant'è vero che poi ho chiesto a questi due qua del gommone, a questo punto qua io non è che posso perdere la mia vita semplicemente su ho detto: Va bene ci vado, portatemi sulla nave, mi sono messo il comandante in seconda sul gommone e fortunatamente queste sono state persone oneste che l'hanno dichiarato, perché ho detto la verità e mi diceva: Comandante va bene, quello ha abbandonato la lancia, lei si è trovato lì le mettiamo a disposizione il mezzo per salirci. E allora io capisco che ci sia stato un rifiuto, non mi nasconderei dietro un dito, il mio è stato un atto disperato di una persona che cioè, io non voglio parlare perché poi alla fine io potevo fare anche un'inchiesta della navigazione, io non capisco questo atteggiamento e non mi voglio mettere contro nessuno, io voglio solamente riferire in modo oggettivo, con sincerità perché già ho la coscienza che mi parla più forte di qualsiasi altra cosa e basta.

L'interrogatorio finisce. Poche ore dopo Schettino viene rilasciato dal carcere ed è posto agli arresti domiciliari. Le indagini proseguono e, oltre alle responsabilità del Comandante, si concentrano sulle possibili colpe anche di altri soggetti.

I RISULTATI DEI PRELIEVI DEI CAPELLI E DELLE URINE DI SCHETTINO

Il 16 febbraio arrivano i risultati delle analisi sui capelli e sulle urine di Schettino. Gli esiti delle operazioni di consulenza tecnica effettuate dal Codacons sono contraddittori. Il professor Marcello Chiarotti evidenzia due cose:

- Presenza di cocaina (al di sotto del cut off) nei capelli e nell'involucro contenente i capelli, assenza dei metaboliti della cocaina nei capelli. La presenza di cocaina e l'assenza dei suoi metaboliti indica una strana contaminazione passiva da sostanza d'abuso. La presenza di cocaina nel contenitore di carta dei capelli dello schettino e chiaramente indice di cattiva conservazione del campione.

- Assenza di sostanze di abuso nelle urine, compresa assenza di benzodiazepine (per altro non richiesta dalla Procura della Repubblica di Grosseto ma richiesta dalla professionalità del prof. Chiarotti) contrariamente a quanto aspettato considerando che lo Schettino dichiarava di aver assunto anseolitici.

Da quanto sopra si riportano le seguenti controdeduzioni preliminari:

- La mancanza di un prelievo ematico dal quale si poteva evincere l'assunzione di sostanze d'abuso nei momenti immediatamente precedenti all'incidente è una grave menomazione alle operazioni di consulenza.

- La mancanza della documentazione atta a dimostrare e garantire la catena di custodia dei prelievi dei campioni ed in special modo di quello delle urine, dal momento del prelievo. Alla consegna al prof Marcello Chiarotti (tale mancanza dà adito alla possibilità di distruzione per cattiva conservazione dei metaboliti delle sostanze di abuso presenti nelle urine del comandante Schettino o di contaminazione passiva del campione cheratinico).

- La palese cattiva conservazione del campione di urine fino alla consegna del campione al prof Chiarotti. Il prof Marcello Chiarotti pone seri dubbi sulla credibilità dei risultati delle analisi effettuate a causa della possibile distruzione per cattiva conservazione (fino a detta consegna) dei metaboliti delle sostanze di abuso.

- Urine conservate in un contenitore con tappo non sigillato.

- Capelli contaminati da cocaina anche se in concentrazione minore ai cut off (come da analisi prof. Marcello Chiarotti) e conservati in un contenitore non sigillato come risulta da foto effetttuata dal prof. Chiarotti (qui non acclusa) anch'esso contaminato da cocaina (come da analisi prof. Marcello Chiarotti).

- Essendo noto che i capelli crescono con una velocita media di 0,2-0,3 mm al giorno è pressocché impossibile trovare tracce di metaboliti di sostanze di abuso assunte al momento dell'incidente nella parte prossimale del capello dello Schettino inoltre non essendo specificato il modo in cui capelli sono stati raccolti, se per estirpazione, taglio con forbici

- (probabilmente forbici) O rasoio e considerando che al momento del prelievo i capelli erano cresciuti di soli 0,3-0,4 mm; tale porzione (porzione prossimale) è verosimilmente rimasta attaccata al cuoio capelluto. E quindi non è stata analizzata dal prof. Marcello Chiarotti. quindi dall'analisi del capello dello Schettino non è dato sapere se questi avesse assunto sostanze d'abuso nell'immediato dell'incidente della costa crociere. Il non aver trovato metaboliti di tali sostanze d'abuso non è quindi probante che lo Schettino non abbia assunto tali sostanze poco prima dell'incidente.

Insomma i risultati, peraltro contestati dall'avvocato difensore di Schettino, non sono credibili. I prelievi non hanno chiarito se Schettino ha assunto sostanze stupefacenti nei giorni, o nelle ore, precedenti l'incidente della Concordia. E

nemmeno se in effetti le abbia mai assunte. Il prof. Chiarotti avanza poi il dubbio che il campione di urine potesse anche non appartenere al Comandante. Per questo, vengono richieste ulteriore analisi. In particolare:

1- Ulteriore prelievo di urine per verifica biochimica e genetica (esame del dna) con le urine precedentemente prelevate.

2- Ulteriore prelievo cheratinico per verifica metaboliti sostanze d'abuso con particolare riferimento nella zona prossimale e verifica genetica con i campioni predentemente prelevati.

L'INTERROGATORIO DI DOMNICA

Il primo febbraio è il momento dell'interrogatorio della famosa ragazza moldava, che si presenta negli uffici della Stazione dei Carabinieri di Marina di Grosseto. Sono presenti anche i sostituti procuratori Stefano Pizza, Alessandro Leopizzi e Maria Navarro e un'interprete di lingua rumeno/moldava.

D: Quando si è imbarcata nella nave Costa Concordia?

R: Il 13.01.2012 alle ore 15.00 circa sono giunta presso il Porto di Civitavecchia e mi sono imbarcata nella nave in qualità di passeggero.

Domnica esibisce l'originale del biglietto e la chiave elettronica della cabina, poi riprende l'interrogatorio.

D: Cosa è successo prima di salire sulla plancia di comando della nave?

R: Poiché ero dipendente di Costa, la camera mi sarebbe stata assegnata, come da procedura, dopo l'assegnazione agli altri passeggeri. Pertanto ho passato del tempo a salutare amici e colleghi presenti a bordo, prima di avere la cabina in assegnazione. Voglio precisare che sono stata dipendente di Costa a bordo della Costa Concordia solo tre settimane, precisamente dal 09 al 29.12.2011 circa. Il Comandante della nave era il sig. Schettino Francesco. Il contratto di lavoro non

mi è stato ancora rinnovato, forse lo sarà nel mese corrente. Per Costa lavoro da circa un anno a bordo di altre navi con mansioni di International Hostess. Il compito di lavoro consiste nei servizi di interpretariato con i clienti russi, essendo io di madrelingua russa.

Gli investigatori chiedono poi alla giovane con chi ha cenato la sera della tragedia.

D: La sera del 13.01.2012 con chi ha cenato e dove?

R: Ho chiesto all' hotel director Giampedroni informazioni sulla mia cabina e questi mi diede la chiave mi disse di raggiungerlo al ristorante Club Concordia, credo a poppa nave. A cena vi era la presenza dello stesso Giampedroni oltre al comandante Schettino. Io non ho cenato con loro, ho preso solo un dessert. Dovevo cenare con i miei amici, ma poi non l'ho fatto. Al tavolo ci ha raggiunti Ciro Onorato. A metà dessert, io infatti sono arrivata in ritardo alle ore 21.15 circa, il comandante Schettino ci ha invitato a salire in plancia per vedere il panorama dell'Isola del Giglio.

Domnica, quindi rivela di essere salita in plancia e che l'ha invitata proprio il comandante Schettino, cosa che lui aveva negato.

D: Il Comandante vi ha invitato a salire in plancia dopo aver ricevuto/effettuato una telefonata?

R: Non ricordo

D: Ricorda che ore erano?

R: Dopo circa 15 minuti, il tempo comunque per mangiare il dolce senza tra l'altro che io lo finissi, siamo saliti normalmente in plancia.

D: Chi è salito in plancia?

R: Tutti i suddetti, ovvero Schettino, Onorato e Giampedroni. Quest'ultimo si alzò dal tavolo prima di noi e ci raggiunse in plancia poco dopo.

D: Giampedroni sale prima o già stava in plancia?

R: Quando noi siamo arrivati in plancia, credo che poco dopo sia arrivato anche Giampedroni.

A Domnica vengono chiesti ragguagli sulla velocità tenuta da Schettino.

D: Mentre andate con il Comandante, questi si preoccupava di fare in fretta?

R: Non ricordo la circostanza. Ricordo di aver fatto le scale dal ponte 11 al ponte 8.

D: Chi c'era sulla plancia e chi vi è sopraggiunto?

R: Ad un certo punto siamo entrati tutti noi. Io sono rimasta in fondo e poiché non trovavo interessante la situazione ed avevo anche fame, me ne volevo andare via, ma il Comandante ha insistito affinché rimanessi, e così ho fatto. Sono rimasta in fondo in un punto buio che non consentiva di vedere molto bene, comunque riuscivo a vedere le luci di Isola del Giglio.

Stando a quello che dice Domnica, dunque, è proprio Schettino a insistere perché lei resti in plancia durante la manovra di avvicinamento all'Isola del Giglio.

D: Si ricorda gli altri in che posizione stavano sulla plancia?

R: Sentivo solo le voci, ma non riuscivo a vedere le persone.

D: In plancia c'erano solo le persone che ha riferito, oppure vi era la presenza di altri soggetti?

R: Ricordo che c'erano altri Ufficiali in plancia. Mi sono accorta che c'era un Ufficiale donna, solo dopo l'allarme e dopo che sono risalita in plancia. Dopo lo schianto sono saliti altri Ufficiali in plancia. Io sono rimasta lì per circa 5-10 minuti prima che ci fosse l'urto e poi l'allarme.

A questo punto gli investigatori le chiedono che cosa accade nelle fasi dell'incidente.

D: Ha sentito una botta e poi l'allarme?

R: La botta non l'ho sentita, mi sono accorda che era successo qualcosa dopo aver sentito l'allarme. Visto che conoscevo la procedura a seguito di allarme, mi sono

allontanata per andare in cabina a prendere gli abiti pesanti.

D: Dove è andata, in quale cabina?

R: Nella cabina della mia amica di nome Irina Nazarova, che avevo incontrato a bordo nave, a prendere la borsa ed il soprabito pesante. Infatti avevo lasciato queste cose in attesa di ricevere la mia cabina. La valigia l'avevo lasciata invece all'entrata in nave precisamente là dove i dipendenti di Costa lasciano i propri effetti, c'è un apposito posto.

D: La valigia che lei ha lasciato in questo posto la doveva riprendere lei o qualcuno avrebbe provveduto al suo posto?

R: Mi avrebbero dovuto chiamare i ragazzi cui l'avevo consegnata a seguito dell'assegnazione della cabina e sarei dovuta andare personalmente a ritirarla. Non so che fine abbia fatto la mia valigia, se è stata portata o meno da qualcuno nella stanza a me assegnata.

Poi Domnica racconta quello che succede in plancia nei successivi minuti.

Una volta ritornata in plancia ho notato la presenza di altre hostess di varie nazionalità. Sono rimasta lì per circa 40 minuti per tradurre gli annunci che venivano dati da un Ufficiale al direttore di crociera e da questi a noi hostess. Non ricordo il nome del direttore di crociera in quanto era lì da poco, forse si chiamava Francesco. Non ero presente quando l'ufficiale ha dato le prime comunicazioni. Il messaggio che abbiamo letto noi hostess in interfono era più o meno il seguente: signori e signore attenzione, prego Costa Concordia ha un problema al generatore ed un blackout - ricordo il cruise director che ci diceva di tradurre la parola blackout - tutto è sottocontrollo provvederemo a breve a ripristinare la luce, vi terremo aggiornati. Mantenete la calma Non veniva usata la parola panico con i passeggeri. Questo è il primo messaggio.

Secondo quanto riferisce Domnica, perciò, i primi messaggi dati sulla nave menzionano semplicemente un guasto elettrico.

Non ho mai sentito annunci con cui si invitavano i passeggeri a ritornare in cabina. Prima di dare questo annuncio era stato dato il segnale DX (delta xrei) che per noi dipendenti significava che c'era acqua che entrava nella nave e bisognava salire, per noi hostess in base al master station, per dare gli annunci, mentre l'altro personale avrebbe dovuto fare quanto per loro previsto in questi casi.

D: Che altri comunicati ha letto per i passeggeri e dopo quanto?

R: Il primo comunicato lo abbiamo dato dopo circa 10 minuti che io ero salita in plancia; Il secondo messaggio fu uguale al primo e fu letto da noi dopo circa 20 minuti dal primo, posto che non guardavo l'orologio. Dopo il DX sono scesa dal ponte per fare le cose che vi ho detto e sono quindi risalita per leggere i comunicati con gli altri colleghi.

D: Ha letto altri annunci?

R: Sono rimasta lì dopo la partenza dei colleghi per altri 60 minuti, ma non ho letto nessun altro annuncio. Nel frattempo le mie colleghe hostess erano riscese dal ponte mentre io ero rimasta lì da sola sul ponte di comando.

D: Esattamente lei ha dato annunci e in che lingua, se era una passeggera in quella circostanza?

R: Io personalmente non ho letto i messaggi di cui vi ho detto, ma che ho sentito, perché c'era sul ponte anche la hostess di lingua russa che diede gli annunci in quella lingua. Sono rimasta sul ponte perché non avevo un posto in base al Master Station in quanto non mi era ancora stato assegnata la stanza.

D: Fino a quando è rimasta sul ponte e come, quando e con chi è riscesa?

R: Sono rimasta sul ponte dove cerano anche il comandante Schettino e Ciro Onorato; nel frattempo gli altri Ufficiali erano già scesi, credo sia rimasto solo un altro Ufficiale di cui sconosco il nome. Sono scesa dal ponte insieme a Ciro Onorato

alle 23.50, controllai l'orologio, in quanto eravamo stati avvisati che c'era una barca che ritornava a prenderci. Lasciammo sulla plancia il comandante Schettino e credo uno o due Ufficiali di cui non conosco il nome, non c'era Roberto Bosio che conosco.

Alle 23.50, quindi Schettino si trova ancora sulla Concordia, mentre altri ufficiali erano già scesi. Anche il Comandante di lì a poco scenderà. Viene poi chiesto a Domnica di spiegare che cosa succede dopo che lascia la nave.

R: Fino alle ore 01.00 ero con Ciro Onorato con cui sono salita dal ponte 3 a bordo di una delle lance su cui ho aiutato a salire alcuni dei passeggeri, ed inoltre c'era l'Hostess. Sulla lancia c'era solo Ciro Onorato e la hostess spagnola. Quando sono salita sulla lancia la nave era inclinata approssimativamente di 60 gradi.

Mentre stavamo facendo salire le persone c'è stata una ulteriore inclinazione, alcune persone sulla lancia si sino gettate in mare temendo di essere schiacciate dalla stessa nave che si stava inclinando verso di noi. Credo che dal momento dell'abbandono del ponte sino al momento in cui sono salita sulla lancia siano passati circa 30 minuti. Dalla lancia abbiamo recuperato delle persone in mare, due inglesi e due francesi, che abbiamo tirato su con una fune. Poi siamo arrivati direttamente al porto del Giglio, dove siamo scesi. Alla guida della lancia vi era, credo, un filippino. Non era un Ufficiale perchè non indossava tale divisa. Quindi sono quasi certa che verso le ore 00.30/01.00, sono arrivata al Giglio porto.

Domnica sostiene quindi di aver aiutato delle persone a mettersi in salvo, prima di arrivare al porto dell'Isola del Giglio.

D: Lei sul porto ha rivisto Schettino e Roberto Bosio, ovvero altri Ufficiali? Che cosa ha fatto?

La giovane moldava dice che, sì, Schettino lei al porto lo ha visto.

R: Li ho visti da lontano ma non c'ho parlato. Sono rimasta lì

a Giglio Porto a fare degli annunci per i passeggeri, su indicazione dell'assistente del cruis director; Noi del personale infatti abbiamo continuato ad aiutare i passeggeri; C'era un bambino russo di cui mi sono occupata, poi sono andata in chiesa dove ho fatto un elenco dei passeggeri per circa un'ora, poi sono andata presso le scuole per cercare se erano presenti altri passeggeri, li dovevamo indirizzare verso i traghetti che cominciavano a partire dal Giglio. Io ho preso il traghetto alle cinque del mattino insieme ad altri colleghi dell'equipaggio, tra loro non ricordo vi fossero Ufficiali. Ho rivisto Bosio a Porto S. Stefano, dopo le cinque del mattino. Anche lì abbiamo continuato ad aiutare i passeggeri. Da porto S. Stefano ho poi raggiunto Roma. Mi era stato chiesto se volevo andare come passeggera o come equipaggio, ed io ho detto di andare come passeggero, e da Roma ho preso l'aereo per andare a Chisinau.

A questo punto, Domnica dice di voler dare dei dettagli su quanto accaduto nel ponte di comando che in precedenza non aveva ancora detto.

Non conosco il linguaggio marittimo, ma quando io stavo nell'angolo ho sentito il Comandante che diceva qualcosa come 2-3-1 che venivano successivamente ripetuti da altre persone; poi ha ripetuto 2-3-5-; poi 2-3-4, dico per esempio perché non capivo esattamente cosa venisse detto, ed una delle persone ha sbagliato a ripetere un numero. Il Comandante si è arrabbiato e ha dovuto ripetere il numero e tutti quanti hanno ripetuto quanto ha detto. Pochi attimi dopo c'è stato l'allarme, dopo circa 20 secondi.

D: Ha sentito il Comandante, o altri, parlare al telefono?

R: Gli ufficiali parlavano tra loro, c'era buio e non so dirvi se qualcuno parlasse al telefono.

D: Dopo l'allarme qualcuno ha detto qualcosa?

R: Nulla.

D: Il comandante Schettino dopo il fatto si avvicina a le e

dice qualcosa?

R: No, Schettino non si è avvicinato né a me né ad altri per tranquillizzarci. Io non c'ho più parlato dopo il momento dell'urto.

D: In plancia dopo che lei sale con Schettino, insieme agli altri cosa fa?

Domnica ribadisce quanto detto in precedenza, ovvero che è Schettino a volerla sul ponte di comando.

R: Io volevo scendere e andar via, ma il Comandante mi ha detto di rimanere lì. Dopo non ho più avuto modo di parlare con lui tranne che nel momento in cui il Comandante, a me e a Onorato ci ha detto di lasciare il ponte: SALVATEVI.

D: Con il Comandante non c'ha più parlato in quella occasione o anche dopo sino ad oggi?

R: Solo al Giglio quando insieme ad altri dell'equipaggio e con Bosio ci hanno portato dei caffè mentre eravamo in porto, prima di prendere il traghetto per Porto Santo Stefano.

D: L'ultima volta che vide Schettino sulla nave come era vestito, in divisa o no?

R: Una camicia bianca, un giubbotto blue civile, mentre al ristorante ricordo che indossava la divisa. Non ricordo se indossasse anche la cravatta comunque al ristorante era in divisa, mentre sul ponte, quando io e Onorato abbiamo lasciato il ponte aveva un giubbotto normale da civile.

Quindi il comandante Schettino, prima di abbandonare la nave, si è cambiato d'abito, almeno secondo quanto dice Domnica.

D: Lei ha visto il momento in cui si è cambiato il Comandante?

R: No.

D: Lei sa dove si trovava la cabina del Comandante?

R: Sì, lo indicherò sulla cartina che mi avete mostrato, segnando il punto sulla stessa.

D: Può riferire esattamente, a bordo della nave, dove ha messo la sua valigia? L'ha portata nella cabina del comandante Schettino?

A questo punto le domande si interrompono per circa 25 minuti,

perché Domnica rilegge le risposte date sinora con l'ausilio dell'interprete. Quando si riprende, Domnica ammette di aver lasciato dei suoi indumenti nella cabina di Schettino.

D: A che ore ha visto l'ultima volta il comandante Schettino?

R: L'ho visto l'ultima volta sul ponte, alle ore 23.50, quando sono andata via. Voglio precisare rispetto alle dichiarazioni rese in precedenza che in realtà alle precedenti ore 22.10/22.20 circa ho consegnato il giubbotto blu a Schettino, dopo averlo prelevato all'interno della sua cabina. Schettino è rimasto lì sul ponte.

D: Glielo ha chiesto Schettino di prendere il Giubbotto?

R: No, è stata una mia iniziativa. Dopo aver sentito l'avviso DX, nello stesso momento in cui ho preso il mio giacchetto ho pensato di prendere anche il suo. Il mio giacchetto l'ho prelevato dalla cabina del Comandante e non dalla cabina di Irina, la quale preciso meglio quanto suddetto, mi aveva dato la sua disponibilità a mettere i mie effetti personali nella sua cabina. Di fatto ho usato la cabina del comandante Schettino.

D: Quando lei da il giubbotto a Schettino, lui a sua volta le restituisce la Giacca della divisa?

R: Mi sembra di ricordare che me l'abbia data e credo, altresì, di averla buttata nella cabina del Comandante.

La ragazza dice quindi di aver preso in consegna la divisa del Comandante. Poi, ribadisce di essere stata a cena con Schettino e sostiene che il Comandante non ha bevuto, a parte acqua frizzante.

Io con il Comandante siamo andati a cena insieme, al ristorante Club Concordia al ponte 11. Dopodiché ci hanno

raggiunti sia Onorato Ciro che Giampedroni; a questo punto, alle ore 21.30 circa, Giampedroni va via mentre io, il Comandante e Ciro Onorato usciamo insieme dal locale per raggiungere la plancia di comando.

D: Il comandante Schettino aveva bevuto?

R: Sì, ha bevuto solo acqua frizzante.

D: Ha assistito a delle telefonate effettuate o ricevute dal Comandante, mentre questi era in plancia di comando?

R: Non ricordo. Non ho prestato particolare attenzione a questa cosa.

D: Era al corrente che dopo cena sarebbe salita in plancia di comando con le suddette persone?

R: No non ne ero al corrente tant'è che mi sono sentita a disagio per questa circostanza, ovvero quando mi hanno invitata a salire.

D: Le hanno spiegato il motivo per cui siete saliti in plancia?

R: No. Il Comandante mi ha solo detto che mi avrebbe fatto vedere il panorama dell'Isola del Giglio.

D: Le poniamo in visione la cartina della plancia di comando; sa dirci la sua posizione esatta all'interno della stessa?

R: Oltre a quanto già riferitovi, mi sono portata nella posizione che sul disegno indico come 1 A.

D: Quando si era vista l'ultima volta con il comandante Schettino prima di salire sulla nave Concordia?

R: Il 29.12.2011

Domnica conferma poi alcune voci, e cioè che Schettino aveva dato ordine di rallentare per farlo cenare con più calma, anche se la giovane racconta di averlo preso come uno scherzo.

D: Ha sentito Schettino, mentre eravate a cena dare ordini di rallentare la velocità della nave?

R: Ricordo che il Capitano mi disse di aver detto ai ragazzi di rallentare la velocità per mangiare con più calma, lo presi come uno scherzo.

D: Durante tutta la sua permanenza in plancia comandi, vi sono stati dei momenti in cui lei e Schettino vi siete parlati?

R: Ricordo che è venuto da me, ma non ha detto nulla di importante; dopo l'allarme io sono andata a cambiarmi in cabina e lì sono rimasta per circa 10 minuti. Sono andata subito in cabina perché avevo sentito l'allarme DX ed avevo capito la gravità della situazione. Mi sono cambiata anche perché, nel momento in cui è stato dato il DX, avevo sempre indosso gli abiti da sera.

D: Quando siete saliti in plancia con Schettino questi si è messo subito ai comandi?

R: Appena entrato in plancia il Comandante ha pronunciato la frase Master takes the com. Questo è avvenuto dieci o quindici minuti prima dell'impatto.

D: Lei conosce il capo maître delle nave Concordia, tale Tievoli?

R: No.

D: Può riferire ulteriori dettagli circa la fase dell'abbandono nave?

E qui Domnica integra quanto detto precedentemente, dicendo di essere stata per circa un'ora in compagnia del Comandante una volta arrivati a terra.

R: È vero tutto quello che ho detto in precedenza circa la dinamica dell'abbandono nave. Per quanto riguarda il Comandante devo dire che sono stata insieme a lui al Giglio Porto, per strada, dalle ore 04.00 sino al momento in cui mi sono imbarcata per Porto S. Stefano, alle ore 05.00 circa. Dissi a Schettino di essere forte; lui era costantemente al telefono. Il Comandante appariva calmo e non mi disse nulla di particolare riguardo al naufragio.

D: Aveva un computer, una borsa?

R: Io ho preso il suo portatile e l'ho tenuto nella mia borsa. Il computer l'ho preso insieme ai vestiti quando ero sulla nave ed al Giglio, prima di prendere il Traghetto per Porto S. Stefano gliel'ho restituito. Ho visto che era una cosa elettronica e l'ho preso dalla cabina. Non ho mai avuto accesso a questo computer del Comandante. Quando ho restituito il computer a Schettino questi mi chiese se avessi preso anche i suoi documenti in cabina; risposi di no perché non sapevo dove fossero.

D: Quando eravate in plancia il Comandante le chiese di andare a prendere i suoi documenti.

R: No, è stata una mia iniziativa prendere il suo computer quando mi recai in cabina per cambiarmi e prendere le mie cose. Ho ritenuto che insieme ai soldi e ai documenti fosse importante, dal punto di vista economico, prendere il computer.

D: Ha visto Nonnis nella plancia di comando e in che situazione.

R: Nella plancia di comando, dopo l'allarme, ho visto Nonnis con un sacco molto grande, di colore arancione. Non so con ci fosse dentro.

D: Ha avuto contatti con il personale di Costa Crociere; se si con quale? E quando?

R: Ho contattato solo la mia titolare Dioguardi per dirle che era giunta a casa e per comunicarle il mio recapito telefonico. Il contatto è avvenuto circa 15-16 gennaio scorso.

Quando le si chiede se ha sentito nuovamente Schettino dopo il 14 gennaio, Domnica dice che non si sono mai parlati al telefono, ma dice di avergli scritto una email.

D: Ha avuto altri contatti telefonici con Schettino dopo l'evento e sino ad oggi?

R: No non ho contattato telefonicamente il comandante Schettino. Gli ho inviato una email nella stessa data in cui ho contattato la titolare Dioguardi. Il contenuto dell'email era la seguente ti odio devi essere forte.

Schettino a quella email non risponde. Il Comandante è ormai già molto lontano dal suo luogo preferito, il mare.

Voci dallo scafo

Il naufragio vissuto e raccontato dai dipendenti a bordo

Parte I - Tsunami in sala macchine, caos in plancia

Qua siamo allagati, tutti i motori sono compromessi. Rischiamo di morire. Lavorano spesso nell'ombra, nei ponti bassi, sotto il livello di galleggiamento. Dalla sala macchine non vedono la costa e non conoscono la rotta, ma sono loro il fulcro che fa girare i motori della nave. Così gli operatori di macchina sono i primi a rendersi conto dei danni allo scafo che la Concordia riporta nell'impatto contro gli scogli all'Isola del Giglio. Uno tsunami che quasi li travolge.

Poi ci sono gli addetti alla ristorazione, i responsabili del personale, gli animatori, gli elettricisti, i meccanici, gli esperti di fitness, i musicisti, i parrucchieri, il medico di bordo. Ognuno dei dipendenti della Costa Concordia ha un pezzetto di verità da raccontare sulla sera del 13 gennaio 2012. Un punto di vista diverso sul dramma. Dalla decisione di fare l'inchino ai danni in sala macchine, dalle dinamiche in plancia di comando alla gestione dell'emergenza, ognuno ha una testimonianza preziosa da riferire per stabilire quante e quali persone sono responsabili del disastro.

MILLE MEMBRI DELL'EQUIPAGGIO

Una nave da crociera è un vero e proprio paese: a bordo della Concordia, oltre ai circa 3.200 passeggeri, ci sono mille membri di equipaggio di ogni nazionalità. Per l'esattezza sono 1.030, la maggior parte dei quali (707) sono asiatici. Poi ci sono

144 italiani, 82 europei e 97 persone provenienti dal Centro o dal Sud America.

Il capitano, come da legge della marina, è una sorta di re assoluto. Ha lui l'ultima parola su tutto ciò che avviene a bordo.

Intorno a Schettino, dalla plancia fin giù allo scafo, ci sono centinaia di lavoratori che rispondono ai suoi comandi. La sera dell'incidente il responsabile della guardia è il primo ufficiale di coperta Ciro Ambrosio, il secondo ufficiale di coperta è Salvatore Ursino, il terzo Silvia Coronica. In sala motori c'è invece il secondo ufficiale di macchina Alberto Fiorito, responsabile della guardia al momento dell'incidente, insieme al terzo ufficiale di macchina, sottordine di guardia, Hugo Di Piazza. Il direttore di macchina è Giuseppe Pilon, non in turno e non presente al momento dell'impatto.

L'INCHINO FATALE ALL'ISOLA DEL GIGLIO

Tutto comincia alle 18.30 di venerdì 13 gennaio, mezz'ora prima di partire da Civitavecchia, quando Schettino chiede a Simone Canessa, secondo ufficiale di coperta e responsabile della pianificazione delle rotte, di prevedere una navigazione turistica vicino all'Isola del Giglio. Ho tracciato una nuova rotta sulla carta nautica - racconta Canessa - sottoponendola all'approvazione del comandante Schettino, il quale la approvava. Mi ha detto va bene. Successivamente, guardando i punti di accostata, mi ha indicato il punto più a sud delle secche delle Scole, manifestando la sua volontà di voler passare più a sud del waypoint posizionato nei pressi delle secche stesse, non chiedendomi però di apportare le modifiche alle rotte da me pianificate. Nel verbale del 25 gennaio Canessa specifica alcuni aspetti: Nonostante la carta in scala troppo ampia per una valutazione corretta dei margini di sicurezza (non ne avevamo a bordo di più idonee), ho tuttavia fatto conto sull'assoluta affidabilità del sistema di navigazione integrata. Schettino aggiunse anche che intendeva passare più a sud del waypoint

senza specificarmi il perché, dicendomi che se la sarebbe vista lui. Delle carte nautiche inadeguate, cioè in scala troppo grande per dare sufficienti dettagli di rappresentazione della costa e dei fondali, parlano anche altri ufficiali, come Ambrosio e Bongiovanni.

Canessa prosegue sull'inchino: Da quando sono imbarcato era la prima volta che mi veniva chiesto di pianificare una rotta che prevedeva il passaggio così ravvicinato all'Isola del Giglio. Tuttavia non posso assicurare che in altri momenti il Comandante non abbia deciso di modificare, dopo la partenza, la rotta programmata, in quanto all'ora del passaggio nei pressi dell'Isola del Giglio io ero sempre libero dal turno e quindi non presente in plancia.

Conferma l'ufficiale Iaccarino, sentito per la seconda volta il 25 gennaio: Il comandante Schettino, insieme all'ufficiale di rotta Simone Canessa, ha pianificato la rotta per la navigazione turistica che prevedeva una accostata dalla costa dell'Isola del Giglio ad una distanza minima di 0,5 miglia e cioè a 900 metri circa. Tale distanza, se rispettata, è comunque una distanza sufficiente per navigare in condizioni di sicurezza. La pratica del cosiddetto inchino è frequente - prosegue Iaccarino - e comunque conosciuta da tutte le compagnie di navigazione, ma per effettuare passaggi sottocosta in sicurezza solitamente si segue la costa parallelamente, senza effettuare accostate di rilievo. Altra anomalia che quella sera ho riscontrato è stata che, seppur si trattasse di navigazione turistica, nessun passeggero fosse informato del fatto che stavamo transitando nei pressi dell'Isola del Giglio. A mio giudizio non c'era nessuno scopo pubblicitario per quanto riguarda l'armatore né sarebbe stato piacevole per i passeggeri, ma si trattava solo di una cortesia chiesta dal maître.

Sono in molti a sottolineare di non aver mai fatto una rotta così ravvicinata all'isola. Silvia Coronica, terzo ufficiale di

guardia in coperta, imbarcata sulla nave dal 21 novembre 2011: Il comandante Schettino voleva avvicinarsi per fare l'inchino, cioè salutare più da vicino il comandante Palombo o Palomba che abita al Giglio, un suo collega. Ho fatto altre volte questa rotta, ogni settimana, ma non si era mai verificato prima che il comando di bordo facesse l'inchino avvicinandosi all'Isola del Giglio. Infatti la rotta che seguivamo normalmente era una rotta più diretta verso nord, lasciando l'isola ad una distanza di circa 4 miglia, passando proprio al centro tra il promontorio dell'Argentario e l'isola stessa. Poi precisa: La scorsa settimana, ad essere più precisa, era stata fatta una leggera deviazione per scopi turistici verso l'Isola del Giglio, ma non con la stessa distanza seguita in quest'ultima occasione.

Che la sera del 6 gennaio sia stato fatto il tradizionale saluto lo conferma il primo ufficiale Alessandro Di Lena: In quella occasione, però, siamo passati ad una distanza di gran lunga maggiore ed avevo la chiara percezione che la nave navigasse comunque ad una distanza di sicurezza adeguata. La sera del 13 gennaio, invece, ho saputo prima della partenza che il comandante Schettino ha modificato la rotta in modo da passare molto più vicino all'Isola del Giglio. Infine, il timoniere Jacb Rusli Bin: In questa occasione mi sono reso conto che passavamo molto vicini all'Isola dei Giglio.

FOLLA IN PLANCIA E CALO DI ATTENZIONE

Alla partenza Schettino chiede agli ufficiali di essere avvisato quando la nave si troverà a 6 miglia di distanza dall'Isola del Giglio. Ma prima di arrivare a quel punto, secondo Ambrosio, è lui stesso a contattare di nuovo il ponte: è ancora a cena, teme di non fare in tempo e chiede di ridurre la velocità in modo da ritardare l'arrivo di circa 15 minuti. Vuole giungere al Giglio intorno alle 21.45, specifica Ursino. Ambrosio esegue, avvisando la sala macchine, e a 6 miglia dall'isola richiama Schettino, che sale sul ponte nel giro di 5-6 minuti. Il capitano non è solo.

Come ricorda l'ufficiale Silvia Coronica, in plancia ci sono anche persone non preposte ai servizi relativi alla condotta della navigazione. Si crea confusione: L' hotel director chiedeva che isola era, il maître chiacchierava. Insomma si disturbavano le manovre con un conseguente calo di attenzione. Se pur prevista dalla pianificazione della navigazione, una rotta così vicina alla costa del Giglio mai prima era stata effettuata. Nessuno di noi ha manifestato al Comandante perplessità sul pericolo di avvicinarsi troppo con una nave del genere alla costa. D'altra parte è avvenuto tutto in un attimo. Io per parte mia dall'inserimento del comando manuale con il comandante ho cessato di seguire la navigazione affiancando il timoniere. Al timone c'è Jacob Rusli Bin, secondo cui Schettino arriva poco dopo le 21, anche se non è sicuro dell'orario: In plancia erano presenti, oltre a me e al Comandante, il Ufficiale Ambrosio, il 2Ufficiale Ursino, il 3Ufficiale Coronica, un allievo di coperta di cui non ricordo li cognome, ma solo il nome, Stefano (Iannelli, ndr), ed altre due persone che ritengo fossero addetti all'hotel.

IN PLANCIA C'È PURE DOMNICA

Sul ponte c'è anche un'altra presenza estranea, notata da più persone. Una ragazza moldava-rumena, tale Domnica, dice l' hotel director Manrico Giampedroni. È la giovane che da quella sera occuperà le prime pagine dei giornali, raccontando versioni diverse e contraddittorie del suo rapporto con il Comandante. La donna cena con Schettino e poi sale in plancia, senza nemmeno aver finito il dolce. È il capitano, dice, a insistere affinché lei lo segua. Ciro Ambrosio: Tra le persone che sono salite in plancia c'era anche Ciro Onorato (primo maître d'hotel, ndr), entrato sul ponte insieme al Comandante e alla moldava. Lei però si è fermata accanto alla porta, mentre Ciro Onorato si è messo vicino al Comandante a parlare con lui. Il Comandante e la moldava hanno scambiato solamente qualche battuta in inglese al momento dell'entrata in plancia, poi la moldava è

rimasta in disparte senza parlare.

Canessa invece noterà la presenza di Domnica solo dopo l'incidente, poco prima che venga dato l'abbandono nave, come racconta ai Pm il 25 gennaio: Il Comandante le stava rivolgendo parole di conforto. La ragazza moldava era stata in servizio sulla nave sino a quindici giorni prima come hostess.

SCHETTINO: ORA COMANDO IO. LA TELEFONATA CON L'EX COMANDANTE PALOMBO

Intanto la Concordia si sta dirigendo verso il Giglio a una velocità di 14.7 nodi. Schettino ordina ad Ambrosio di aumentare a 16 nodi. Cosa che ho fatto avvisando la sala macchine, racconta l'ufficiale. Durante l'avvicinamento all'isola il Comandante chiedeva ripetutamente la distanza. A circa 1,7 miglia dall'isola ho dato ordine al timoniere di passare in manuale e ho ordinato un'accostata a dritta, passando da una rotta di 278 a 290 gradi, poi 295.

Ma a quel punto interviene Schettino: Al mio ordine il Comandante ha comunicato di assumere in proprio il comando della nave, ordinando di interrompere l'accostata a dritta e di mantenere invece la rotta verso l'isola. Schettino fa resettare la scala del radar fino a determinare sulla rotta una distanza a 0,5 miglia dall'isola.

Mi ha guardato indispettito - prosegue Ambrosio - battendosi la mano sul petto a voler dire che era lui a dirigere la manovra. Secondo alcuni testimoni, Schettino dice in inglese "Ora comando io' per essere sicuro che tutti lo comprendano. Ancora Ambrosio aggiunge altri dettagli: Schettino porta gli occhiali per stanchezza.

Quando aveva assunto il comando non li aveva con sé perché li aveva dimenticati in cabina. Lui mi ha chiesto spesso di impostare la scala del radar perché non ci vedeva bene.

Alessandro Di Lena ha saputo del passaggio di consegne dallo stesso Ambrosio: Prima dell'urto il Comandante aveva già assunto il comando di navigazione. Ambrosio ad un certo punto, ma non mi ha detto esattamente quanto tempo prima dell'urto, ha suggerito al Comandante di accostare a dritta e diminuire la velocità, perché aveva notato che la nave si stava avvicinando troppo all'isola e temeva per la sicurezza. Il Comandante gli ha risposto di non preoccuparsi, perché aveva lui il comando. Ha confermato al timoniere Jacob Rusli di mantenere la rotta e ordinato ad Ambrosio di non diminuire la velocità.

È in questa fase, riprende Ambrosio, che il maître Antonello chiama con il proprio telefonino il comandante Palombo e gli passa Schettino. Il Comandante gli ha detto che si trovava a 0,5 miglia dall'isola e gli ha chiesto se poteva portarsi anche più sotto. Dalle parole di Schettino ho capito che Palombo gli aveva assicurato che era possibile avvicinarsi di più. Credo che gli abbia detto che poteva avvicinarsi maggiormente, altrimenti Schettino non l'avrebbe fatto. A quel punto la Concordia viene spinta sempre più sottocosta. Il Comandante mi ha ordinato di impostare il Vrm sul radar a 0.3 miglia. Ancora al telefono, Schettino ha dato ordine al timoniere di virare per 10 gradi a dritta. Subito dopo, non più al telefono, ha ordinato tutta la barra a dritta: non riuscivo a capire il perché di tale manovra, ma ho ritenuto che avesse visto qualcosa, ho anche pensato ad un'allucinazione. Pochi istanti dopo la poppa ha urtato gli scogli e il Comandante si è messo le mani nei capelli dicendo in dialetto Ho combinato un guaio.

Sono momenti cruciali, passati al vaglio dagli inquirenti, per capire che cosa è successo. Ecco la versione dell'allievo Iannelli: Avevamo disposizioni di chiamare il Comandante 5 miglia prima del waypoint di accostata pianificato a sud-est rispetto all'isola. Con rotta compresa tra 280° e 290° ci

approssimavamo al predetto punto di accostata con velocità 15 nodi. Il Comandante è stato chiamato in plancia intorno alle 21.15 - 21.20 a 6,5 miglia dal primo waypoint di accostata. Fino a quel momento deteneva la manovra il primo ufficiale di coperta Ciro Ambrosio.

Il primo ufficiale aveva iniziato ad accostare, quando il Comandante ha assunto la titolarità della manovra continuando per la rotta di 295° e dando l'ordine di aumentare la velocità a 16 nodi. In quel momento ci trovavamo a 0,5 miglia dalla costa.

Non più di 10 minuti dopo avviene l'incidente: Il Comandante ha cercato di manovrare accostando "tutto a dritta', tuttavia l'elevata velocità di manovra ha portato la parte poppiera sinistra della nave a scarrocciare (scivolare) verso la costa. Ho guardato verso sinistra ed un secondo dopo ho sentito un forte colpo con vibrazioni successive allo scafo.

Sono rimasto stupefatto quando il Comandante ha dato l'ordine di mettere tutta la barra a dritta, perché alla velocità di 16 nodi la forte sbandata era assicurata, commenta Ambrosio a posteriori.

Secondo me eravamo liberi e non c'era bisogno di fare l'accostata in modo così deciso. Se non l'avessimo fatto saremmo passati indenni, senza portare la poppa sugli scogli. Il comandante Christidis (nel verbale del 25 gennaio): dopo l'urto il primo ufficiale Ambrosio continuava a ripeter alterato "Io gliel'avevo detto di non fare 'sta cosa'. Ho capito che aveva consigliato al Comandante di non fare quella manovra.

Ecco anche la versione del timoniere Rusli: A circa 0.5/1 miglia dalla costa dell'Isola del Giglio, il comandante Schettino, dopo circa 10 minuti passati ad interloquire con il personale dell'hotel presente in plancia, ha preso la titolarità della guardia e dopo ulteriori 10 minuti circa ha ordinato di accostare con 10° di barra a dritta fino alla rotta di 310° ed un minuto dopo ha ordinato urlando in modo frenetico "hard to starboard' (tutta

barra a dritta). Subito dopo questo ordine, ho sentito un forte colpo sul lato sinistro di poppa della nave ed immediatamente il Comandante ordinava "hard to port' (tutta la barra a sinistra) e ancora "hard to starboard' (tutta barra a dritta). lo eseguivo all'istante tutti gli ordini a me impartiti fino a quando dopo l'ultima manovra scattavano molti allarmi e si verificava un blackout della corrente, con contemporanea accensione delle luci di emergenza ed arresto dei sistemi di propulsione.

LA NAVE SBANDA PIU' VOLTE VIOLENTEMENTE. MOMENTI DI BLACK OUT

Sono le 21.35 circa quando la Costa Concordia sperona gli scogli delle Scole vicino al Giglio. In base ai turni di lavoro a bordo, c'è personale in servizio e altro personale a riposo. Tutti avvertono, più o meno intensamente a seconda del ponte in cui si trovano, una forte sbandata dello scafo e delle vibrazioni anomale rispetto alla normale navigazione. Chi è abituato a stare in mare capisce subito che è successo qualcosa di anomalo, qualcosa di grave. Gli oggetti volano nelle cabine, le valigie cadono dagli armadi, le luci si spengono a causa del blackout. La nave prima sbanda dal lato della falla, verso sinistra. Una decina di minuti dopo, forse un quarto d'ora, in seguito all'invasione dell'acqua nello scafo, incomincia a inclinarsi sul lato opposto, verso dritta, fino ad adagiarsi nella posizione con cui passerà alla storia: non solo un relitto a ridosso di una piccola isola gioiello, ma un gigante marino spiaggiato insieme a tante vite umane sepolte in una bara d'acqua.

Racconta Guido Auriemma, assistant inventory officer, agli inquirenti: Improvvisamente sentii un primo, forte movimento e sono andate via le luci, poi tornavano le luci e sentii un altro colpo molto forte. Vidi volare via il computer ed altri oggetti dalla cambusa. Martino Pellegrini, safety officer, è nei pressi della piscina, all'altezza del bancone del bar, e vede un carrello

scaldavivande, parcheggiato con i fermi in prossimità della vetrata esterna della piscina lato dritto, iniziare a muoversi e a prendere velocità. Ho fatto fatica a correre per l'intensità della sbandata. Sono comunque riuscito a bloccare il carrello quando, circa trenta secondi/un minuto dopo la forte sbandata, abbiamo sentito una forte vibrazione prolungata, quasi una serie di sobbalzi, che a me sono sembrati dovuti a un contatto.

SIAMO ALLAGATI, È TUTTO COMPROMESSO

Nel giro di pochi minuti i ponti bassi della nave vengono sommersi dall'acqua. Un vero e proprio tsunami si abbatte sulla sala macchine, allagando motori, quadro elettrico e zona poppiera.

Dal ponte di comando l'ufficiale Iaccarino e il comandante in seconda Christidis scendono a controllare la situazione. Hugo Di Piazza, terzo ufficiale di macchina: L'acqua arrivava ad ondate.

Io mi trovavo nel ponte C, sotto la linea di galleggiamento. A quel punto sono tornato nel locale magazzino, aprendo velocemente la porta stagna. Avrei voluto chiamare con il telefono interno il mio capoguardia, ma l'ondata in arrivo non me lo ha permesso. Se fossi rimasto lì sarei stato trascinato via. Alberto Fiorito è in servizio in sala controllo macchina: è lui l'addetto a fornire energia e potenza necessarie ai motori in base alla velocità indicata dal ponte di comando. Tutto mi volava dalla consolle, tutto tremava, tutti gli allarmi suonavano. Nel giro di due minuti era già tutto allagato. Abbiamo contato che 5 locali erano allagati, mentre la nave può reggere fino a tre locali allagati. Carlos Garrone, primo ufficiale di macchina, al momento dell'impatto è nella sua cabina, ma accorre in sala motori: Mi sono trovato nella situazione di totale sgomento quando mi sono accorto che la nave sbandava a sinistra e la sala macchine era allagata per 1,5 metri. E ancora:Ho effettuato un giro di ispezione veloce per capire da che parte provenisse tutta

quell'acqua. Quando mi sono reso conto che la zona verticale 3 si stava allagando, velocemente raccoglievo i miei uomini e risalivo alla sala di controllo propulsione.

Il direttore di macchina Pilon: Ho dato la situazione al comandante Schettino. Gli ho detto che sala macchine, quadro elettrico e zona poppiera della nave erano allagate. Gli ho detto che avevamo perso il controllo della nave. In questi momenti il personale nello scafo rischia la vita. Secondo il racconto di Ambrosio, viene presa la decisione di abbandonare i locali macchina senza aspettare l'ordine del capitano. Ancora Pilon: Non ricordo quanto tempo è passato tra il momento in cui ho comunicato al Comandante la situazione dell'ultimo locale visionato e l'ordine di abbandono della nave. Ho segnalato che la situazione era grave.

Gli ho detto che eravamo allagati. Il primo ufficiale Iaccarino gli ha detto "siamo tutti allagati'. Dopo l'ordine di abbandono sono salito al ponte 4 per preparami all'abbandono. Ho immediatamente comunicato la situazione al ponte comando - gli fa eco l'ufficiale Iaccarino - dicendo testualmente e con enfasi "Confermo DG1 DG2 DG3 DG4 DG5 e DG6 PEM 1 PEM 2 allagati (PEM è il motore di propulsione, ndr), il livello dell'acqua sta arrivando ad un metro dal ponte O'. Ricevevo risposta OK come conferma di ricezione del messaggio. Ho avuto timore di perdere la vita e che fosse pregiudicata quella di oltre 3.100 passeggeri circa e di 1.000 e più membri dell'equipaggio. Avendo seguito la parte finale della costruzione della nave avevo la percezione che la nave avesse uno standard di sicurezza improntato sull'elettronica che allo stato dei fatti era completamente compromesso.

SUONANO GLI ALLARMI, CAOS IN SALA COMANDI

Immediatamente dopo l'impatto molti accorrono in plancia, al ponte 8: qui si affollano gli ufficiali di coperta, le hostess, il cruise director. C'è un gran rumore, tutti gli allarmi suonano, le

luci di emergenza si accendono. Qualcuno inizia a eseguire comandi di sua spontanea volontà, come previsto dai piani di emergenza: per esempio, si mette in atto l'attivazione delle luci che indicano all'esterno che la nave non sta governando e che infatti vengono notate dai cittadini sull'Isola del Giglio. Simone Canessa, che aveva tracciato la rotta, d'istinto corre a controllare il radar. Ho realizzato all'istante che la nave aveva urtato bassi fondali, in quanto dal tracciato era evidente che la nave non era stata fatta accostare dal waypoint pianificato da me, bensì la stessa aveva proseguito verso la costa ed aveva effettuato una rapida virata verso dritta proprio nei pressi delle secche delle Scole. Ho controllato la velocità della nave e ho dedotto che non era incagliata, tuttavia notavo che la stessa velocità diminuiva costantemente.Un altro controllo che ho effettuato è stato quello relativo alla propulsione che era assente a causa del blackout dei diesel generatori confermato anche dal computer Damatic presente in plancia. Constatavo, altresì, che l'impianto di bilanciamento risultava in avaria.

Anche il primo ufficiale Alessandro Di Lena controlla subito la rotta sulla carta nautica: C'era un punto nave tracciato in precedenza, non so da chi, sicuramente da qualcuno degli ufficiali di guardia, e ho visto che la posizione, di cui però non ricordo l'orario di riferimento, era un po' più a sud degli scogli delle Scole ma ad una distanza dalla costa sicuramente minore rispetto alla traccia prevista. Dalla circostanza appena riferita ho dedotto che la navigazione in quel momento era manuale, ma comunque non è insolito in tali circostanze. Quando ho guardato la carta nautica - concorda Scarpato - ho notato in particolare l'ultimo punto nave tracciato, un po' più a sud delle Scole, però non ricordo a che orario fosse riferito. Era comunque fuori rotta, ancora più vicino all'isola rispetto a quella pianificata. Non essendo sul ponte al momento dell'incidente, ipotizza: Credo che il Comandante abbia disposto

questa deviazione, non posso darmi un'altra spiegazione, anche perché la visibilità era buona e si percepiva chiaramente anche ad occhio la pericolosa vicinanza all'isola. Sono assolutamente certo che non possa essere stata un'iniziativa del primo ufficiale di guardia Ambrosio perché ho già fatto un mese e mezzo di guardie insieme a lui e non ha mai omesso di avvisare il Comandante di ogni potenziale pericolo per la navigazione.

Subito dopo la vibrazione è sopraggiunto un blackout, suonavano numerosi allarmi e noi cercavamo di riportare la situazione alla normalità - ricorda il terzo ufficiale Silvia Coronica -. La nave ad un certo punto era ferma, cioè in abbrivio, senza propulsione e senza governo da parte del timoniere. In questa fase vi era tanta confusione e i miei ricordi sono poco chiari a causa delle svariate comunicazioni che pervenivano e delle urla che si sentivano. Il Comandante ha incominciato a cercare di capire cosa fosse accaduto, apprendendo dalla sala macchine che vi erano delle via d'acqua con ingresso di acqua di mare all'interno dello scafo. Si cercava di capire quanti compartimenti fossero allagati e quanti motori fossero funzionanti. Dopo circa 2 minuti il Comandante ha fatto chiamare le hostess per effettuare gli annunci all'equipaggio e ai passeggeri per rassicurarli e dire di stare tranquilli perché la situazione era sotto controllo.

Roberto Bosio, comandante in seconda, al momento dell'impatto è nella sua cabina: Quando sono arrivato in plancia, il timone era alla banda, cioè completamente girato verso destra, mentre la velocità di crociera era ridotta sensibilmente; eravamo molto lenti. Eravamo su un fondale tra i 100 e i 150 metri, rilevato da carta nautica della zona. Nell'arco temporale di qualche minuto (penso cinque minuti circa) da quando sono arrivato in plancia, ho visto la costa dell'Isola del Giglio distante circa 0,28 miglia.

Salvatore Ursino, secondo ufficiale di coperta: Quando sul

ponte si sono attivate le luci di emergenza, il Comandante ha comandato di bilanciare la nave utilizzando le heeling pumps (pompe di stabilizzazione), di ridurre la velocità e di manovrare il timone. Però pompe, propulsione e timone erano fuori servizio. La nave ha proseguito con abbrivio sino a ridurre la velocità a 8 nodi, continuando ad accostare a destra. Sempre in blackout, senza macchine e timone, la nave ha proseguito l'evoluzione a destra sino quasi a 180 gradi. In pratica, la Concordia si porta nella posizione definitiva in cui resterà davanti all'isola.

SCHETTINO NEL PANICO: HO COMBINATO UN GUAIO

All'inizio c'era preoccupazione, non panico, nota l'ufficiale Martino Pellegrini. Non c'era ancora la piena comprensione di quello che era avvenuto e si stava cercando di capirlo. Ho sentito il Comandante dire testualmente "Cazzo, non l'avevo visto!'.

Mentre si susseguono le telefonate con la sala macchine per fare un bilancio dei danni riportati, Schettino parla anche con la Società Costa, in particolare con il manager Ferarrini. Ancora Pellegrini riferisce: Lo stato d'animo del Comandante in quei momenti mi è sembrato alterato e progressivamente andava a peggiorare. Ho notato che gli tremava la voce, soprattutto negli ultimi istanti in cui l'ho visto prima di lasciare il ponte. La cosa mi è parsa strana in quanto conosco il comandante Schettino da circa tre mesi e mi hanno colpito il suo carisma e la sua capacità di manovra anche in situazioni difficoltose. Ad esempio, ricordo una precedente manovra di uscita dal porto di Marsiglia con vento forte e senza l'ausilio di rimorchiatori, in cui il Comandante ha dato prova delle proprie capacità.

Secondo il primo ufficiale Bongiovanni, Schettino sembra più concentrato sulle conseguenze personali dell'incidente:

Dopo la telefonata con Ferrarini il comandante Schettino mi ha guardato dicendomi "la mia carriera è finità. Gli ho risposto di non preoccuparsi della carriera e che lì c'eravamo noi. Lo supportavo perché avevo visto che il comandante Schettino aveva perso la cognizione dell'emergenza nel senso che ha lasciato stare per qualche attimo la situazione, pensando più a quello che mi aveva appena detto.

Durante questi pochi secondi è giunto il comandante in seconda, al quale il Comandante ha pronunciato espressioni del tipo: Bosio, ho commesso una leggerezza, testimonia Iaccarino. Una frase precisata meglio nel verbale del 25 gennaio: "Bosio, ho fatto una strunzata'. Ho avuto la sensazione immediata che il Comandante avesse già intuito che la nave avesse urtato qualcosa e che fosse in preda ad una condizione di grande sconforto, prosegue Iaccarino. E sulle capacità del Comandante rivela ai Pm: Da lui ho imparato molto, e molto altro avrei potuto imparare poiché dimostrava di possedere una considerevole padronanza dell'arte marinaresca. Il suo talento non era accompagnato però dalla consapevolezza e dal rispetto dei limiti estremi. E ancora: In caso di maltempo, ad esempio, reagiva bene dimostrando di avere esperienza e determinazione. Anche lui racconta l'uscita dal porto di Marsiglia il 17 dicembre 2011 con direzione Barcellona: Nonostante le condizioni meteo proibitive, con grande tranquillità ha eseguito la manovra di disormeggio.

Scarpato nel verbale del 25 gennaio: Il Comandante non comunicava alcuna decisione, né proponeva soluzioni alternative, magari dettate dalla sua esperienza di navigazione: in pratica era "off' (spento).

L'ufficiale Di Lena: A mio vedere il comandante Schettino si è reso perfettamente conto del danno che aveva causato ma, allo stesso tempo, appariva frastornato, come se avesse preso un pugno in faccia. Era lento nel valutare l'evolversi della

situazione e non sembrava del tutto in grado di gestire la situazione.

Il Comandante non era inerte, dava ordini ben precisi, anche se a noi non sembravano molto razionali - ripete Ciro Ambrosio -.

Mentre la nave continuava ad imbarcare acqua, e soprattutto quando nel passare dallo sbandamento a sinistra a quello a dritta e per qualche istante sembrava si fosse raddrizzata, lui tranquillizzava tutti dicendo "ora arriva il rimorchiatore'. Ma tutti incitavamo il Comandante a dichiarare l'emergenza ed i due radio officer hanno chiesto almeno dieci volte di dare il distress. La motonave G104 della Finanza, impegnata nei soccorsi, effettivamente sia alle 22.26 che alle 22.40 riceve dalla Concordia la richiesta di essere rimorchiata, ma non può intervenire, viste le grandi dimensioni della nave.

ALLARME IN RITARDO

In brevissimo tempo è chiara a tutti la gravità della situazione e la necessità di abbandonare la nave, o quanto meno di dare il segnale di emergenza. Ma il tempo passa senza che alcuna decisione venga presa. Alle istituzioni che telefonano da terra Schettino fa dire che si tratta di un blackout. Quando riceviamo le chiamate delle capitanerie di porto di Livorno e Civitavecchia - conferma Ambrosio - il Comandante riferisce che tutto è sotto controllo.

Non sapevamo ancora che c'erano cinque compartimenti allagati, ma era comunque chiaro a tutti che c'era uno squarcio e che i motori erano già persi. La Capitaneria richiama: Il Comandante ha ordinato ancora una volta di dire che era tutto sotto controllo e che stavamo verificando i danni, anche se sapeva che la nave imbarcava acqua ed era sbandata a sinistra.

Schettino non ordina l'allarme generale, nonostante - sembra - siano in molti a chiederglielo. L'ufficiale Andrea Bongiovanni ha chiesto con vistosi movimenti del capo al

Comandante di dichiarare il distress, ma lui non acconsentiva. E ancora: Tutto il personale di macchina stava abbandonando l'area anche senza un suo ordine, ma il Comandante non dava alcun ordine di lanciare l'allarme di emergenza generale ripetutamente sollecitato da noi lì presenti, in particolare da Bosio, Christidis e Pellegrini, fin quando Bosio e Christidis lo hanno preso sottobraccio esortandolo a dare l'ordine. Dal comportamento che il comandante della nave Schettino teneva - dichiara Bongiovanni - io deducevo che lui pensasse che la situazione fosse sotto controllo, anche perché il comandante Schettino non voleva dare il segnale di emergenza generale come noi ufficiali ritenevamo il caso. Io personalmente ho esclamato ad alta voce "diamo il segnale di emergenza generale?' ed ero con il dito pronto sul pulsante. Il Comandante ha disposto di attendere.

In quel momento la nave aveva già assunto un notevole sbandamento sulla dritta superiore ai 5 gradi: Sono pervenute diverse richieste via VHF/FM canale 16 da parte delle autorità, ci chiedevano cosa stava accadendo. Il comandante Schettino dava ordini agli ufficiali di rispondere che avevamo avuto un blackout e stavamo valutando le condizioni della nave. Ad una di queste richieste ho risposto anche io.

Il secondo ufficiale Canessa racconta durante l'interrogatorio: Il Comandante, intrattenuto dalle conversazioni telefoniche con il sig. Ferrarini ed altresì vistosamente tentennante, non dava esito alle richieste del personale presente in plancia e rispondeva loro di aspettare. Persistendo lo scarroccio la nave appariva prossima ad incagliarsi con la poppa. A quel punto il Comandante ha dato ordine al nostromo di dare fondo all'ancora di dritta e, poco più tardi, circa qualche minuto, anche all'ancora di sinistra. A questo punto lo sbandamento si aggravava ulteriormente e, percependo improvvisamente il pericolo, il Comandante

ordinava al personale presente sul ponte di comando di fare abbandonare la nave. Uno degli ufficiale presenti in plancia, di cui non ricordo chi fosse, ha comunicato al Comandante che non era stato dato ancora il segnale di emergenza generale e che il suo ordine avrebbe potuto generare panico tra equipaggio e passeggeri. Pertanto egli acconsentiva a dare prima il segnale di allarme generale che in pratica veniva diffuso mediante l'azionamento dell'apposito pulsante.

Durante le fasi di abbandono nave - ricostruisce Iaccarino - sono saltati tutti gli schemi anche perché il tempo trascorso tra l'allarme generale e l'abbandono nave è stato molto breve. La nave continuava ad aumentare il grado di sbandamento. Nonostante ciò il personale delle lance ha eseguito con discreta capacità le operazioni di ammaina delle stesse tale da consentire che tutte le lance venissero ammainate e liberate. Il ponte di comando, secondo l'ufficiale Canessa, viene abbandonato da tutti alle 23.15: Lo sbandamento raggiunto dalla nave era tale da indurre il Comandante a capire senza dubbio che era pericoloso stazionare lì. A questo punto i destini e le storie degli ufficiali si dividono: ognuno si impegnerà nei soccorsi e si porterà in salvo in modo diverso.

SULLE LANCE AL PONTE 4

Dagli altoparlanti il cruise director e le hostess invitano più volte i passeggeri a stare tranquilli e mantenere la calma, dando la colpa a un guasto tecnico, che ha causato il blackout. Ma a nulla valgono questi annunci, perché i turisti da subito capiscono la gravità della situazione. A bordo scoppia il panico: si indossano i giubbotti di emergenza e ci si affolla al ponte 4 in attesa di salire sulla lance. Ci vuole molto, troppo tempo prima che venga dato il segnale di emergenza e poi quello di abbandono nave. Tra l'impatto con gli scogli e quest'ultimo avviso passa oltre un'ora. Per i passeggeri è un'infinità. Alla 22.58 la Capitaneria di Livorno riceve dalla Concordia la

conferma che l'ordine di abbandono nave è stato dato. A bordo, intanto, si susseguono i malori dei passeggeri: alla squadra di equipaggio dedicata ai soccorsi arrivano almeno tre richieste Tango India, ovvero per il trasporto di infortunati.

Dagli altoparlanti il cruise director e le hostess invitano più volte i passeggeri a stare tranquilli e mantenere la calma, dando la colpa a un guasto tecnico, che ha causato il blackout. Ma a nulla valgono questi annunci, perché i turisti da subito capiscono la gravità della situazione. A bordo scoppia il panico: si indossano i giubbotti di emergenza e ci si affolla al ponte 4 in attesa di salire sulla lance. Ci vuole molto, troppo tempo prima che venga dato il segnale di emergenza e poi quello di abbandono nave. Tra l'impatto con gli scogli e quest'ultimo avviso passa oltre un'ora. Per i passeggeri è un'infinità. Alla 22.58 la Capitaneria di Livorno riceve dalla Concordia la conferma che l'ordine di abbandono nave è stato dato. A bordo, intanto, si susseguono i malori dei passeggeri: alla squadra di equipaggio dedicata ai soccorsi arrivano almeno tre richieste Tango India, ovvero per il trasporto di infortunati.

L'evacuazione avviene in modo caotico, senza rispettare l'ordine previsto dal piano di emergenza. Le operazioni, come raccontano vari ufficiali, sono comunque dirette via radio dal comandante in seconda Bosio in collaborazione con l'ufficiale Pellegrini. Sette fischi lunghi e uno breve indicano il segnale di emergenza, mentre l'abbandono nave viene dato via interfono. Andrea Nicotra, terzo ufficiale di macchina, non riesce a raggiungere la lancia che gli è stata assegnata in caso di abbandono nave, perché il ponte lance è stracolmo di passeggeri e la nave ha un'inclinazione superiore ai 10 gradi. Giovanni Antonio Di Mauro, parrucchiere: Dopo l'allarme sonoro di abbandono, mi portai alla mia posizione per il piano di emergenza, alla master station E ponte numero 4, con il compito di mettere in fila le persone per l'evacuazione. Preciso

che pur con la volontà tutto ciò non è successo perché le persone erano in preda al panico e si muovevano in modo disorganizzato. Ho cercato in qualche modo di aiutare i passeggeri più che potevo. Beatrice Antoanela Ajouz, crew purser: Al ponte 4 la gente scivolava perché la nave era molto sbandata ed io mi sono fermata appoggiata a una parete in modo da non cadere. La nave si è adagiata e camminavo insieme ad altre persone, passeggeri e membri dell'equipaggio, sulle pareti. Insieme a queste persone uscivamo da una porta che ci faceva da tetto e ci trovavamo a prua sul fianco della nave completamente adagiata sul fianco destro. Ho visto molte persone buttarsi in mare, anche se sentivo qualcuno urlare di non buttarsi, non potevo vedere se venivano ripescati.

Guido Auriemma, assistant inventory officer: Sentivo il direttore d'albergo Manrico Giampedroni che diceva all'equipaggio di non indossare i giacchetti per non allarmare le persona a bordo.

Le addette alle manovre di emergenza erano disperate perché nessuno le ascoltava e il ponte era pieno di persone che urlavano, piangevano, ci aggredivano.

COMANDA', GLI ALTRI CHE FANNO? MUOIONO?

Nel frattempo la nave si è talmente inclinata verso destra che in alcuni punti l'operazione di ammaino risulta difficile, se non impossibile. Soprattutto sul lato sinistro, dove le lance sbattono ripetutamente e si impigliano sul fianco della nave. A questo punto Scarpato sente un ordine piuttosto anomalo: Arrivato alla mia lancia ho provveduto a fare imbarcare i passeggeri a me assegnati. In questo momento ho captato una comunicazione alla mia radio portatile in cui qualcuno, non ho capito bene chi, impartiva l'ordine di ammainare i mezzi di salvataggio sul lato dritto. Non mi sembra che l'ordine fosse stato dato dal Comandante né dal safety officer Pellegrini. Questa disposizione mi è comunque sembrata assurda, perché

la nave continuava ad inclinarsi a dritta e in brevissimo tempo non saremmo più riusciti ad ammainare le lance e le zattere di sinistra. Infatti riuscivo a vedere perfettamente che il personale addetto alle zattere della stazione di sinistra, vicina alla mia posizione, era già in grosse difficoltà e non riusciva a fare scendere le zattere in mare.

Quindi, ritenuto che fosse assurdo non ammainare anche sul lato sinistro, dopo essermi assicurato che anche le altre lance stessero imbarcando i passeggeri, ho ammainato la mia lancia. Non è stato comunque per niente facile ammainare la lancia in quanto, a causa dell'eccessivo sbandamento, l'imbarcazione

sbatteva ripetutamente sul fianco della nave. Addirittura in uno di questi urti, la mia lancia ha perso il portellone di dritta. La mia lancia era la più piccola e quindi ci siamo approntati prima all'ammaino. Gli altri hanno impiegato più tempo ma quasi tutte le lance sono andate in mare.

L'ufficiale Canessa, che in quei momenti era ancora in plancia, conferma il racconto nell'interrogatorio del 25 gennaio: Il Comandante mi diede l'ordine di far abbandonare la nave soltanto a dritta. L'ordine mi sorprese. Andai verso il microfono, poi realizzai l'illogicità dell'ordine (che avrebbe creato panico e confusione tra tutti i passeggeri posti sul centro e sulla sinistra della nave) ed espressi il mio parere a Schettino. Gli dissi: "Comandà, quelli al centro e sulla sinistra che fanno? Mòrono?'.

Schettino a questo punto, incalzato anche da Bosio, appena sopraggiunto, disse allora di abbandonare la nave puramente e semplicemente. Bosio diede l'ordine.

La nave si inclinava sempre più a destra - riprende l'allievo Iannelli -, ciò ha fatto sì che il ponte 3 arrivasse quasi al livello dell'acqua (e poi sotto): i passeggeri potevano saltare direttamente dal ponte sulle lance vuote che facevano la spola. Le prime lance che arrivano a terra iniziano infatti a fare avanti

e indietro dal lato dritto. Una procedura non prevista nel piano di emergenza, ma improvvisata vista la situazione. Vengono gonfiate e calate in mare anche le lance: i passeggeri salgono usando le biscaggine, ovvero le scale di corda a pioli.

Dopo la tragedia scoppiano le polemiche dei passeggeri che dicono di non aver visto nessun ufficiale in questi momenti. Ma alcuni di loro spiegano che non erano vestiti in modo riconoscibile. Per esempio, Ciro Ambrosio: Nella guardia serale non indossavamo la divisa di gala, ma solamente una camicia bianca ed un maglione blu, non immediatamente riconoscibile da parte dei passeggeri. Nessuno quindi mi fermava per chiedermi informazioni e, passando inosservato, sono quindi riuscito ad operare per preparare le lance per l'abbandono. Sui giornali si parla anche di ammutinamento, ma Ambrosio spiega: Ho iniziato a fare scendere le scialuppe anche senza un ordine specifico del Comandante. Ho fatto questo non per ammutinarmi, ma perché la gente voleva addirittura gettarsi a mare e la situazione poteva degenerare. Ho preferito quindi fare scendere tutte le lance davanti alle quali passavo, dando ordini agli ufficiali presenti ai relativi punti di imbarco.

GENTE IN ACQUA PER RAGGIUNGERE LA RIVA

Quando la nave è talmente inclinata da non riuscire più a calare le lance, molti passeggeri e membri dell'equipaggio si buttano direttamente in acqua per cercare di raggiungere la riva a nuoto.

In particolare, a un tratto la nave subisce un'ennesima, forte sbandata verso destra: le persone hanno il terrore che laConcordia si ribalti loro addosso. Le vetrate si rompono, le sdraio e altri oggetti finiscono in mare. L'ufficiale di macchina Carlos Garrone ricorda: All'arrivo di una lancia, dopo che l'inclinazione della nave era di circa 45 gradi, mi sono lanciato sulla stessa atterrando sul tetto. In quel momento decidevo di buttarmi in acqua a recuperare i naufraghi che si trovavano tra

la nave e la costa, riuscendo a recuperare due ragazzi dell'equipaggio e notando che la nave era ormai quasi totalmente appoggiata sul lato dritto.

Dopodiché riesco a uscire dall'acqua stremato e mi sono appoggiato alla banchina ad osservare la nave che procedeva verso l'affondamento.

Christidis Dimitrios, egiziano, secondo comandante: Il ponte 4 di dritta si stava immergendo e non c'era più tempo per approntare le zattere. Ho spronato e spinto tutti i passeggeri che si trovavano nell'aria a tuffarsi in acqua per raggiungere la scogliera in prossimità. Pur non avendo il giubbotto salvagente, anche io mi sono tuffato in acqua e ho aiutato i naufraghi ad arrivare a terra aiutato anche da altri colleghi.

Il terzo ufficiale Silvia Coronica: Quando sono scesa dal ponte di comando non ho visto nessuna persona in mare, le ho viste solo quando sono passata sul lato dritto, ma non subito perché c'erano, fino a quel momento, le lance già calate e le zattere in corso di gonfiaggio su cui poi salivano le persone. Subito dopo, poiché la nave si muoveva rapidamente, sbandandosi sul suo lato destro, la gente ha incominciato a buttarsi in mare. Ad un certo punto anche io con circa 20/30 persone ci siamo buttati in mare. A nuoto ho raggiunto lo scoglio lì vicino e tra le altre persone c'erano Ciro Ambrosio e Christidis Dimitrios. Quando poi sono salita sullo scoglio in alto ho visto il 2Ufficiale di coperta Ursino Salvatore e l'allievo Iannelli Stefano che erano asciutti e mi riferivano di aver guadagnato terra con una scialuppa.

Iaccarino, facendo la spola con la sua lancia insieme a quattro residenti dell'Isola del Giglio, salva i passeggeri in mare. Siamo ripartiti a tutta velocità verso la nave e giunto in zona ho notato che c'era un numero di circa 20 persone in acqua che cercava di raggiungere uno scoglio che distava dalla nave circa 30 metri, alcune persone erano già riuscite a salire sul predetto

scoglio. Per evitare di travolgere con le eliche i naufraghi, ho deciso di raggiungere a lento moto lo scoglio, di appoggiarmi allo stesso con la parte prodiera della chiglia e di spegnere i motori. Con la torcia ho fatto strada alle persone in acqua per indicare il tragitto da percorrere per raggiungere la lancia. In questo modo sono riuscito a recuperare a bordo circa 15/20 persone. Una volta recuperate le persone e dopo essermi assicurato che stessero bene (ho consegnato a tutti le tute termiche) mi sono portato sottobordo alla nave presso il ponte 3 che intanto era prossimo a raggiungere il livello del mare (mancava circa 1 metro). Con questa manovra ho consentito il trasbordo diretto di circa 150 persone tra le quali vi era anche il primo ufficiale Di Lena che mi ha aiutato per il trasbordo in quanto le operazioni erano difficoltose per la presenza dei cavi di alaggio delle lance pericolosi per i naufraghi. Appena la lancia era piena sono tornato in porto per sbarcare le persone e successivamente ripartivo per continuare le azioni di recupero, confortato dalla presenza a bordo oltre che dei 4 residenti dei Giglio anche del Di Lena. Tornato sottobordo per la terza volta abbiamo recuperato circa una decina di passeggeri che in preda al panico si erano probabilmente tuffati in acqua. Ho effettuato la medesima operazione relativa allo spegnimento del motore e al recupero in mare dei naufraghi.

L'ufficiale Canessa rimane sulla nave fino alle 5.40 del mattino. Si prende cura dei passeggeri che stazionavano sulla murata sinistra della nave reperendo, da una zattera aperta ma bloccata a murata, coperte termiche, generi di primo soccorso, acqua nonché strappando i tendaletti arancioni della zattera per coprire alcuni bambini. Poi organizzavo una squadra di 4 volontari - formata da me, da due membri dell'equipaggio e dal vicesindaco dell'Isola del Giglio Mario Pellegrini, giunto a bordo mediante una delle lance che facevano da spola con l'isola - alla ricerca di eventuali persone in difficoltà nel ponte 4 lato sinistro

e nelle relative aperture. L'esito delle ricerche effettuate dava risultato negativo e pertanto si ritornava a murata presso il punto di raccolta per procedere alle operazioni di sbarco dei passeggeri. Le stesse avvenivano mediante i mezzi della Guardia Costiera che gli stessi raggiungevano con una biscaggina lì posizionata.

Martino Pellegrini torna sulla Concordia intorno alle 5 del mattino, quando la Guardia Costiera chiede la presenza di qualcuno dell'equipaggio per cooperare con l'aerosoccoritore e con i vigili del fuoco nella ricerca e nel salvataggio dei passeggeri eventualmente ancora a bordo. Mi sono imbarcato su una motovedetta della Guardia Costiera che mi ha portato alla biscaggina di poppa. Sono salito a bordo, ho raggiunto la squadra dei Vigili del Fuoco e ho fornito loro alcune informazioni su come raggiungere i locali interni della nave. Dopo queste informazioni i Vigili del Fuoco hanno disposto di sospendere le attività a bordo perché era necessario pianificare con cura l'ingresso nei locali della nave, visto che le scale erano impraticabili e bisognava calarsi con funi ed imbracature.

SCHETTINO ALL'ASCIUTTO SUGLI SCOGLI

Una delle principali accuse rivolte al capitano dopo la tragedia è quella di aver abbandonato la nave prima che tutti i passeggeri fossero in salvo: un gesto gravissimo secondo la legge marinara.

Iaccarino, mentre sta facendo la spola tra la nave e la costa, vede Schettino ancora a bordo: Al ponte 3 la situazione era critica perché per metà era completamente allegato. Nei pressi della lancia centrale ho scorto la presenza del comandante Schettino in evidente stato di shock ed un congruo numero di passeggeri che affluivano al predetto ponte. Ho fatto cenno al comandante Schettino per chiedere rassicurazione circa la possibilità di ormeggiare nuovamente al ponte 3 considerando che le gru sbracciate del ponte 4 erano quasi a contatto con

l'acqua rischiando di formare una gabbia che poteva intrappolare la mia lancia. A questo gesto il comandante Schettino non mi ha dato risposta e pertanto ho deciso nuovamente di affiancarmi alla nave. In tale circostanza ho recuperato ancora un centinaio di passeggeri. Una volta terminate le operazioni di imbarco degli ultimi e mollata la cima di ormeggio, ho notato partire la lancia di prua con a bordo Scarpato e successivamente quella centrale. Ho dato uno sguardo al ponte 3: mi è risultato assente di passeggeri.

L'allievo di coperta Stefano Iannelli è sulla stessa lancia di Schettino, la numero uno sul lato dritto del ponte 3, secondo lui la penultima ad allontanarsi dalla nave: A bordo della lancia da me occupata vi erano anche il comandante, il 2Ufficiale Ursino, il direttore in 2° di origine sarda di cui non ricordo il nome, un frigorista serbo, un saldatore di nome George, un'infermiera rumena di nome Raluka ed il 2° nostromo al timone. Non posso meglio specificare le persone che erano presenti all'interno della lancia. Sono salito a bordo della lancia immediatamente dopo il Comandante quando ho visto che la nave stava cominciando ad abbattersi sulla scialuppa. Per scostare la lancia dal sottobordo, io ed il 2Ufficiale Ursino abbiamo provveduto di forza spingendo i paranchi in direzione opposta della murata. Al momento di questa operazione il comandante Schettino si trovava sul tetto della lancia, mentre il comandante in 2° Bosio era ancora a bordo della nave e, non potendo imbarcare sulla nostra scialuppa, si è gettato in acqua raggiungendo la riva a nuoto. Abbiamo rapidamente guadagnato la riva e una volta sugli scogli ho constatato la presenza di una ventina di persone in acqua. In quei frangenti non mi sono tuffato ma ho prestato assistenza alle persone che raggiungevano la riva. Ho notato che il Comandante non si è prodigato in alcuna maniera né al recupero delle persone in mare, né effettuando azioni di coordinamento delle operazioni di soccorso.

Egli è rimasto sugli scogli guardando la nave colare a picco.Di Lena conferma di aver visto Schettino con Bosio al ponte 3 durante l'evacuazione dei naufraghi: Poco dopo abbiamo recuperato Bosio (in acqua, ndr) ma non ho più visto il Comandante.

Insieme ai miei colleghi ufficiali l'abbiamo visto soltanto in banchina alla fine delle operazioni con le imbarcazioni di salvataggio, mentre cercavamo di individuare i colleghi di coperta. Il Comandante indossava gli stessi abiti che erano asciutti. Ha cercato di dirci qualcosa ma io mi sono del tutto disinteressato a quello che aveva da dire e quindi non ho fatto caso alle sue parole, pensavo ad altro, alla mia famiglia.

Quando Christidis arriva sugli scogli vede il Comandante perfettamente asciutto e al telefono con la Compagnia Costa Crociere. I carabinieri suggeriscono a Schettino di andare alla base di accoglienza. Ma lui è voluto rimanere sul posto ed allora ho deciso di restare anch'io con lui, cercando di convincerlo ad andare via in quanto non aveva senso restare sugli scogli. Poi da poppavia è sbucata un'imbarcazione arancione con a bordo due personaggi con caschi arancione che ci hanno invitato a salire in maniera molto energica. Una volta a bordo il Comandante ha chiesto al personale di portarlo a vedere la nave con il gommone.

L'equipaggio acconsentiva, ma veniva redarguito per radio di andare in porto in osservanza agli ordini ricevuti.

OLTRE A SCHETTINO CINQUE UFFICIALI INDAGATI

Per quello che è successo in plancia di comando la sera del 13 gennaio, oltre al capitano Schettino sono indagati Ciro Ambrosio, Andrea Bongiovanni, Roberto Bosio, Silvia Coronica e Salvatore Ursino. Il comandante in seconda Bosio è accusato, insieme agli ufficiali Ambrosio, Ursino e Coronica, di concorso in omicidio e naufragio. Hanno omesso - è scritto nell'avviso di garanzia - di attivare le procedure antifalla, che avrebbero

potuto ritardare l'affondamento. Hanno omesso e ritardato il segnale di emergenza generale, che avrebbe consentito ai passeggeri un afflusso ai punti di raccolta più ordinato e tempestivo. Andrea Bongiovanni è invece accusato "solo' di aver omesso di fare rapporto alla Capitaneria di Livorno e di aver detto a De Falco che a bordo c'era stato semplicemente un blackout.

Parte II - Gli interrogatori

Ciro Ambrosio, primo ufficiale di coperta
Andrea Bongiovanni, primo ufficiale di coperta
Roberto Bosio, comandante in seconda
Simone Canessa, secondo ufficiale di coperta
Dimitrios Christidis, comandante in seconda
Silvia Coronica, terzo ufficiale di coperta
Alessandro Di Lena, primo ufficiale di coperta
Hugo Di Piazza, terzo ufficiale di macchina
Alberto Fiorito, secondo ufficiale di macchina
Carlos Garrone, primo ufficiale di macchina
Manrico Giampedroni, capo commissario ovvero hotel director
Stefano Iannelli, allievo di coperta
Arrigo Lombardo, commissario di bordo
Andrea Nicotra, terzo ufficiale di macchina
Martino Pellegrini, safety officer
Giuseppe Pilon, direttore di macchina
Jacob Rusli Bin, timoniere di bordo
Diego Scarpato, terzo ufficiale di coperta
Salvatore Ursino, secondo ufficiale di coperta
Igor Volpini, Comandante della motovedetta G104 accorsa in aiuto alla Concordia

CIRO AMBROSIO

Ciro Ambrosio, nato a Torre del Greco (NA) nel 1983, è

primo ufficiale di coperta. È responsabile della guardia in plancia al momento dell'impatto. Subito dopo la tragedia viene indagato insieme al capitano Schettino. Compare davanti ai Pm il 27 gennaio per l'interrogatorio.

A.D.R. [n.d.r. A Domanda Risponde]: Ho effettuato il mio primo turno di guardia - il secondo turno secondo l'orario di servizio - dalle 8 a mezzogiorno del 13 gennaio, in porto a Civitavecchia. Successivamente ho passato le consegne al turno di guardia successivo, quello dalle 12 alle 16. Sono ritornato di guardia dalle 20, dopo la partenza avvenuta alle 19. Sono salito sul ponte ed ho preso le consegne dall'Ufficiale smontante Iaccarino, tra cui la modifica della rotta precedente, prevista in modo da effettuare una navigazione turistica, cioè più vicino alla costa. Un'altra consegna specifica che mi ha passato il sig. Iaccarino era quella di chiamare il Comandante sul ponte alla distanza di 6 miglia dall'Isola del Giglio. Prima di tale punto il comandante Schettino ha contattato il ponte dicendo che era ancora a cena e che non avrebbe fatto in tempo e mi ha chiesto quindi di ridurre la velocità in modo da ritardare il nostro arrivo di circa 15 minuti. Così ho fatto, avvisando la sala macchine. Ho poi avvisato il Comandante a 6 miglia dall'isola informandolo sui nostri elementi del moto, velocità, rotta, etc. Il Comandante è arrivato sul ponte circa 5-6 minuti dopo. In quel momento sul ponte oltre me c'erano: il 2Ufficiale di coperta Ursino, il 3Ufficiale Silvia Coronica, l'allievo ufficiale Stefano Iannelli, tutti con me in turno di seconda guardia, più l' hotel director Giampedroni Manrico ed primo maître Antonello. Il Comandante ha chiesto quale fosse la velocità al momento ed ho risposto che la nave procedeva a 14.7 nodi. Il Comandante ha dato ordine di aumentare a 16 nodi, cosa che ho fatto avvisando la sala macchine. Durante l'avvicinamento all'isola il Comandante ha chiesto ripetutamente la distanza. A circa 1,7 miglia dall'isola ho dato ordine al timoniere di passare in

manuale e ho ordinato una accostata a dritta, passando da una rotta di 278 a 290 e poi a 295. Al mio ordine il Comandante ha comunicato di assumere in proprio il comando della nave, ordinando di interrompere la accostata a dritta e di mantenere invece la rotta. Tutti abbiamo confermato l'avvenuta ricezione dell'ordine del Comandante. In quel momento il radar era settato a sei miglia, ad una scala adeguata alla attuale distanza. Il Comandante mi ha chiesto di diminuire la scala, prima a 3 miglia e poi ad 1,5 miglia, posizionando il VRM a 0,5, cioè una circonferenza a distanza di 0,5 dalla nave. Fatto questo, alla distanza di circa 0,5 miglia dall'isola, ho informato il Comandante che eravamo a 0,5 dalla costa. Il Comandante mi ha guardato indispettito battendosi la mano sul petto a voler dire che era lui a dirigere la manovra. In quei momenti, sul ponte, c'era chiacchiericcio tra il Comandante ed il primo maître e l' hotel director Giampedroni. Il maître Antonello ha chiamato con il proprio telefonino il comandante Palombo e gli ha passato Schettino. Costui gli ha detto che si trovava a 0.5 miglia dall'isola e gli ha chiesto se poteva portarsi anche più sotto. Dalle parole di Schettino ho capito che Palombo gli aveva assicurato che era possibile avvicinarsi di più. Il Comandante mi ha ordinato di impostare il VRM sul radar a 0.3 miglia. Il Comandante era ancora al telefono quando ha dato ordine al timoniere di virare per 10 gradi a dritta. Subito dopo, non più al telefono, ha ordinato tutta la barra a dritta. Non riuscivo a capire il perché di tale manovra ma ho ritenuto che avesse visto qualcosa, ho anche pensato ad una allucinazione. Pochi istanti dopo la poppa ha urtato gli scogli ed il Comandante si è messo le mani ai capelli dicendo in dialetto napoletano ho combinato un guaio. Immediatamente dopo l'urto abbiamo perso la propulsione e l'alimentazione elettrica. Siamo infatti andati in blackout. Dalla macchina ci informavano che la nave stava imbarcando acqua ed ho riportato l'informazione al

Comandante. Poco prima di tale informazione abbiamo chiamato, come previsto, il comandante in seconda. A bordo in quel momento ce n'erano due, Bosio, titolare, e Christidis, in affiancamento. Bosio sarebbe dovuto sbarcare a Savona il giorno dopo e Christidis ne avrebbe preso il posto. Sono arrivati sul ponte entrambi. Ho visto il comandante Schettino visibilmente confuso.

In quei momenti sono arrivati tutti gli ufficiali sul ponte e qualche momento dopo anche tutte le hostess, per gli annunci. Il Comandante ha chiamato con il telefonino di bordo il sig. Ferrarini della compagnia, informandolo del fatto che il compartimento dei motori principali era allagato. Sul ponte c'era molta confusione e concitazione ed in quel momento dalla sala macchine il direttore ci informava che anche il compartimento dei diesel generatori 1, 2e 3 era allagato. Nel frattempo anche il sig. Iaccarino e Christidis sono scesi nella zona al fine di verificare i danni. Le informazioni che ci arrivavano dal direttore di macchine e dagli altri ufficiali indicavano l'allagamento anche dell'altro compartimento dei generatori. Il Comandante ha chiamato nuovamente Ferrarini informandolo del fatto che la nave era persa. Dopo circa 10 minuti riceviamo le chiamate delle Capitanerie di Livorno e di Civitavecchia che chiedevano informazioni sulla situazione a bordo, visto che avevano ricevuto, tramite i Carabinieri, le segnalazioni di passeggeri che riferivano l'esistenza di una emergenza a bordo. Il Comandante riferisce che tutto era sotto controllo. Non sapevamo ancora che c'erano 5 compartimenti allagati ma era comunque chiaro a tutti che c'era uno squarcio e che i motori erano già persi.

Dopo qualche minuto ci ha richiamato la Capitaneria ed ancora una volta il Comandante ha ordinato di dire che era tutto sotto controllo e che stavamo verificando i danni, anche se sapeva che la nave stava imbarcando acqua ed era sbandata a

sinistra. Nonostante fosse venuto a conoscenza della reale situazione dal direttore di macchine e del fatto che tutto il personale di macchine stava abbandonando l'area anche senza un suo ordine, il Comandante non dava alcun ordine di lanciare l'allarme di emergenza generale.

Tale disposizione è stata ripetutamente sollecitata da noi lì presenti, in particolare da Bosio, Christidis e Pellegrini, fin quando Bosio e Christidis lo hanno preso sottobraccio esortandolo a dare l'ordine. Ad un cenno del Comandante è stato finalmente dato l'ordine. In quel momento la nave era vicino al porto, con la poppa verso il porto è la prua sguardata verso nord-est. La nave aveva ancora un po' di abbrivo ma non avevamo la funzionalità del timone. Durante questo abbrivo lo sbandamento nave è passato da sinistra a dritta. Il Comandante a questo punto ha manualmente impostato il timone tutto a sinistra e la nave ha iniziato a spostare la prua verso sinistra. Sembrava fatto apposta ma avevamo tutto in avaria, motori, alimentazione, etc. Dopo questa manovra io mi sono recato al ponte lance n.4 ed ho visto scene di panico tra i passeggeri presenti, i quali tentavano di salire autonomamente sulle lance, addirittura calpestando i passeggeri che cadevano. Preciso che nella guardia serale non indossavamo divisa di gala, ma solamente una camicia bianca ed un maglione blu, non immediatamente riconoscibile da parte dei passeggeri. Nessuno quindi mi fermava per chiedermi informazioni e, passando inosservato, sono quindi riuscito ad operare per preparare le lance per l'abbandono. Fatto questo ho iniziato a fare scendere le scialuppe, anche senza un ordine specifico del Comandante. Ho fatto questo non per ammutinarmi ma perché la gente voleva addirittura gettarsi a mare e la situazione poteva degenerare. Ho preferito quindi fare scendere tutte le lance davanti alle quali passavo, dando ordini agli ufficiali presenti ai relativi punti di imbarco. Credo che dal ponte abbiano assistito

a queste manovre e infatti, pochi istanti dopo, hanno dato espressamente l'ordine di abbandonare la nave. Io mi sono quindi recato al punto poppiero di imbarco sulle zattere di salvataggio gonfiabili. Per quanto tali zattere possono essere ammainate, ho preferito lanciarle in acqua ed azionare a mano il dispositivo di gonfiaggio. Tale manovra era infatti più rapida che riempire le zattere a bordo ed ammainarle. Abbiamo predisposto una biscaggina ed abbiamo iniziato a fare imbarcare sulle zattere i passeggeri tramite la stessa biscaggina. Sono riuscito a lanciare e gonfiare quattro zattere, di cui due le ho riempite completamente mentre due mi sono state allontanate non ancora piene da una motovedetta della Guardia di Finanza. Sul lato sinistro c'era ancora molta gente in attesa di abbandonare la nave ed alcuni membri d'equipaggio in assistenza. Era necessario far spostare queste persone da sinistra a dritta. Per riuscirci, nonostante le evidenti difficoltà legate allo sbandamento della nave, ho pensato di realizzare una catena umana e per fortuna le persone ci hanno ascoltato. Con me c'era anche il direttore sanitario. Visto che la catena umana funzionava mi sono recato nuovamente al punto di imbarco zattere, ove ho visto che ne frattempo era arrivato anche Christidis ed ho collaborato con lui per facilitare l'evacuazione delle persone. Improvvisamente la nave si è inclinata fino alla posizione attuale con una rotazione rapidissima. In questa rotazione sono caduto in mare con Christidis ed ho visto che molti passeggeri si sono lanciati. Abbiamo urlato a tutti gli altri di lanciarsi a mare nel tentativo di guidarli a nuoto fino agli scogli lì vicino. Giunti sugli scogli io e Christidis e l' hotel fitter George Stoev, abbiamo iniziato a tirare a braccia i naufraghi fuori dall'acqua. Tra questi c'era anche il 3Ufficiale Silvia Coronica. In quella situazione non ho guardato che ore fossero. Mentre recuperavo i passeggeri è arrivato un comandante della polizia municipale.

Sullo scoglio ho visto anche il comandante Schettino, asciutto, che parlava al telefono, credo con il comandante della Capitaneria di porto. Lui diceva che voleva coordinare, ma non si capiva niente, c'era una confusione incredibile, non so che cosa potesse coordinare da lì. Il comandante della polizia municipale ha iniziato a portare via i naufraghi ancora sugli scogli. In quel frangente il, comandante Schettino mi ha guardato ma mi è sembrato che non mi avesse riconosciuto. Comunque mi chiese: la nave è vuota?.

Gli ho risposto che avevo cercato di evacuare tutti quelli che avevo incontrato. Lì ho visto che a mare c'erano ancora due persone e le ho recuperate. Poco dopo il comandante della polizia municipale ci ha detto che dovevamo lasciare gli scogli e dirigerci verso un sentiero. Il comandante Schettino però non si mosse da lì. Noi fummo portati in ospedale insieme all' hotel engineer Carlos ed al direttore di macchine in seconda Borghero. Dopo l'ospedale ci hanno portato ad una scuola. Ma ero pensieroso ed insieme all' hotel engineer mi sono recato al porto, dove ho incontrato nuovamente il Comandante, il nostromo di bordo Sclafani e Bosio, lui tutto bagnato. Erano circa le due di notte. Bosio era lontano, mentre Schettino e il nostromo erano insieme. Il nostromo si adoperava per aiutare le persone a scendere dalle lance di salvataggio man mano che si affiancavano. Il Comandante stava vicino a collaborare. Bosio era seduto su una bitta, tutto bagnato ed infreddolito. Si vedevano elicotteri in sorvolo sulla zona e motovedette dei soccorsi. Intorno alle 3 mi hanno portato in chiesa dove sono rimasto seduto fino al mattino, quando mi sono recato nuovamente in porto. Lì ho visto ancora alcune lance ormai ormeggiate e molte motovedette della Capitaneria, dei Carabinieri e della Guardia di Finanza. Tra le 8 e le 9 del mattino mi hanno imbarcato sul traghetto, dopo quattro viaggi di soli passeggeri. Lì ho visto altri ufficiali ed altri membri

dell'equipaggio. Non abbiamo scambiato battute, eravamo tutti scioccati. Il Comandante l'ho rivisto solo ad Orbetello dai carabinieri.

A.D.R.: Mi ricordo che sul ponte c'era anche una donna, la moldava Cemortan che parlava in inglese. Lei è venuta sul ponte insieme al comandante Schettino. Ricordo inoltre, che nelle fasi di abbandono della nave, ho parlato più volte via radio con il K2 Bosio che si trovava sul ponte. Io in particolare chiedevo assistenza per facilitare l'abbandono. Quando il Comandante ha dato l'emergenza generale ho lasciato il ponte da solo per non ritornarvi più. Lì ho lasciato almeno 15 ufficiali.

A.D.R.: Quando Schettino ha telefonato a Palombo aveva giù assunto il comando.

A.D.R.: Schettino porta gli occhiali per stanchezza. Quando aveva assunto il comando non li aveva con sé perché li aveva dimenticati in cabina. Lui mi ha chiesto spesso di impostare la scala del radar perché non ci vedeva bene.

A.D.R.: Tra le persone che sono salite in plancia c'era anche Ciro Onorato, In quel momento avevo ancora io il comando della navigazione. Onorato è salito prima del Comandante e quando è arrivato Schettino ha iniziato a chiacchierare con lui. Anzi, mi ricordo ora che Ciro Onorato è entrato sul ponte insieme al Comandante ed alla Moldava. Lei però si è fermata accanto alla porta mentre Ciro Onorato si è messo vicino al Comandante a parlare con lui. Al momento dell'urto Onorato si trovava già sul ponte. Dopo l'urto Onorato si è messo in disparte. Poi ha lasciato il ponte di comando e successivamente è stato richiamato per ordine del Comandante attraverso l'interfono. In questo momento io non mi trovavo più sul ponte, ho sentito la comunicazione all'interfono.

A.D.R.: Schettino sul ponte era vestito con la giacca blu e la cravatta della divisa. Sullo scoglio l'ho visto senza giacca ma con un giubbino blu di marca SLAM. Parlava al telefono ed aveva

qualcosa in mano, ma non riesco a ricordare che cosa. In seguito al porto, l'ho visto chiaramente con una busta bianca ed una rossa in mano.

A.D.R.: Quando l'ho visto sullo scoglio più in basso rispetto alla mia posizione l'ho avvicinato subito. Non ricordo se avesse qualcosa in mano oltre al telefono. Quando mi sono avvicinato, lui ha continuato parlare al telefono per circa 2 minuti e poi ha chiuso. Mi ha chiesto se c'erano ancora persone in acqua e io gli ho detto di aver preso tutti. Mi ha chiesto di controllare se c'erano ancora persone a bordo e gli ho detto che non potevo.

A.D.R.: Schettino parlava certamente con la capitaneria. Quando il comandante dei vigili gli ha detto di andare via lui gli ha detto che non poteva perché doveva restare a coordinare perché già gli avevano detto che aveva abbandonato la nave. Non riesco a ricordare l'orario. Credo comunque che fosse passato abbastanza tempo dall'inizio dell'abbandono nave. Christidis era con me e mi ha aiutato a recuperare le due persone che avevamo visto in acqua. Ricordo che in quei momenti Schettino al telefono ha detto accanto a me c'è anche il comandante in seconda. Sullo scoglio oltre noi c'erano Iannelli, Ursino, Coronica. Il Comandante voleva sapere da me quanta gente era rimasta a bordo. Io non potevo saperlo, e gli ho detto infatti: come faccio, ho preso tutti quelli che potevo e gli ho detto che c'era sicuramente altra gente a bordo.

A.D.R.: Ci sono dei codici per comunicare le emergenze senza allarmare i passeggeri, ad esempio Tango India per gli infortuni, India Victor per l'incendio a bordo, Tango Hotel per trasporto handicappati, Oscar per uomo a mare, mentre l'abbandono nave lo ordina il Comandante. Ciro Onorato non era un codice per avvisare d'una emergenza, ma si trattava proprio del maître che è stato chiamato sul ponte.

A.D.R.: Il Comandante e la moldava hanno scambiato solamente qualche battuta in inglese al momento dell'entrata in

plancia, ma poi la moldava è rimasta in disparte senza parlare.

A.D.R.: Le porte stagne erano chiuse tranne quelle di servizio, cioè quelle delle lavanderia. Per questo esiste una deroga e compiliamo un apposito registro. Subito dopo l'urto ho io stesso azionato la chiusura di tutte le porte.

A.D.R.: Le navi da crociera devono rispettare gli orari di arrivo e partenza. Per fare la navigazione turistica al Giglio dovevamo allungare la rotta e percorrere più miglia di navigazione. Visto che il Comandante mi ha inizialmente chiesto di rallentare prima di salire sul ponte, quando è arrivato ha chiesto di aumentare in modo da recuperare il ritardo accumulato. Sul ponte abbiamo una tabella con gli orari di arrivo in funzione delle velocità mantenute.

A.D.R.: Tutti gli ufficiali che arrivavano in plancia dopo l'urto mi chiedevano che cosa fosse successo. Ricordo Canessa, Scarpato, il safety officer Martino Pellegrini, il trainer officer Andrea Bongiovanni, l'allievo Andrea Calissi e l' environmental officer di cui non ricordo il nome, credo Alessandro. Io ho risposto loro che avevamo preso uno scoglio.

A.D.R.: In cinque mesi sulla costa Concordia non ho mai fatto l'inchino.

A.D.R.: Esiste un protocollo d'emergenza per i vari casi, come falla, incaglio etc.

A.D.R.: In quella situazione, eravamo in emergenza falla. Io non potevo lasciare il mio posto di guardia, gli altri ufficiali hanno eseguito i controlli previsti, chi alla carta per verificare le posizioni della nave, chi al NAPA per controllare la stabilità allagamento, chi alla verifica del damage control plan, etc. Ognuno di noi sa cosa fare in base al libretto d'emergenza.

A.D.R.: Quando sono sceso, l'ho fatto su ordine del Comandante e non secondo la procedura d'emergenza.

A.D.R.: Non è possibile che a bordo ci fossero clandestini perché tutte le persone che imbarcano passano attraverso

quattro stadi di controllo, l'ultimo proprio a bordo.

A.D.R.: Il Comandante non riferiva a tutti il contenuto delle sue conversazioni. Lui ha contattato Ferrarini almeno tre volte riferendogli la situazione via via che riceveva le informazioni dalla macchine e dagli altri ufficiali. Alla seconda telefonata il Comandante ha chiesto a Ferrarini l'invio di un rimorchiatore. La prima telefonata è stata subito dopo l'urto. La seconda è avvenuta dopo circa 8-10 minuti. Ancora non immaginavamo la gravità della situazione, anche perché dalla macchina non ci hanno detto subito che c'erano 5 compartimenti allagati. Certo ci hanno informato del fatto che imbarcavamo acqua e che non avevamo possibilità di utilizzare i motori ed i generatori. Quindi posso dire che, almeno per me, la situazione era chiaramente grave.

A.D.R.: Varie volte i marconisti Spadavecchia Flavio e Gennaro Francesco hanno espressamente chiesto al Comandante di dare il may day, ma lui si è opposto.

A.D.R.: Dopo l'incidente, mentre mi trovavo in albergo mi ha contattato Tonini della Costa per chiedermi se avessi bisogno di qualcosa, come vestiti, telefonino, etc. Mi ha assicurato l'assistenza legale della compagnia. Quando non ero ancora indagato, la mattina, a Porto Ercole, sono stato sentito anche dai legali del P&I della compagnia. Comunque tutti mi hanno rassicurato sul fatto che tutto si sarebbe chiarito.

A.D.R.: Non è normale che persone estranee alla navigazione stiano sul ponte comando. Però il primo maître era stato autorizzato dal Comandante perché era isolano e voleva fare il saluto. Ribadisco che in precedenza non era stato fatto alcun saluto. Al riguardo preciso che doveva essere fatto la settimana prima ma per avverse condizioni meteorologiche non fu fatto.

A.D.R.: Al momento dell'urto avevamo in uso una carta italiana non adeguata per la navigazione costiera.

A.D.R.: Il radar era settato a 12 miglia ma a mano a mano che ci avvicinavamo all'isola ho impostato la scala a 6 miglia, 3 miglia, 1,5, 0,75. Ho impostato queste scale autonomamente anche se il Comandante aveva già assunto il comando. Io gli riferivo le scale ma lui sembrava non interessato. Lui parlava al telefono con Palombo e penso che quest'ultimo gli abbia detto che poteva avvicinarsi maggiormente.

A.D.R.: Sono rimasto stupefatto quando il Comandante ha dato l'ordine di mettere tutta la barra a dritta perché alla velocità di 16 nodi la forte sbandata era assicurata. Secondo me eravamo liberi e non c'era bisogno di fare l'accostata in modo così deciso. Se non l'avessimo fatto saremmo passati indenni, senza portare la poppa sugli scogli.

A.D.R.: La sequenza degli ordini del Comandante è stata:

295, alla via così, impostare vrm a 0,5, aumentare la velocità a 16 nodi, poi 310, 15 a dritta, tutta a dritta e subito dopo tutta a sinistra per fermare l'abbrivo della poppa a sinistra e liberarla dall'ingombro e poi timone al centro. Tutti gli ordini sono stati impartiti nel giro di pochi secondi.

A.D.R.: Tutte quelle manovre sono state fatte in manuale con 4 pompe del timone in moto.

A.D.R.: La telefonata con Palombo si è conclusa poco prima dell'urto. Sono sicuro che Palombo gli abbia detto di avvicinarsi di più, altrimenti Schettino non l'avrebbe fatto e avrebbe continuato l'accostata a 0,5 miglia dall'isola. Lo conosco e fino a quel momento non c'erano stati mai problemi.

A.D.R.: Ho impostato la scala del radar a 0,3 miglia quando il comandante Schettino non era più al telefono con Palombo, sicuramente quando avevamo già passato la distanza di 0,5 miglia.

A.D.R.: Le informazioni dalla macchina in sequenza sono state: PEM allagati, Sala 2 allagata, Sala 1 allagata A.D.R.: Il Comandante ha fatto la prima telefonata a Ferrarini subito

dopo l'urto e gli ha detto subito ho fatto un guaio. Penso che in quel momento non immaginasse di avere 5 compartimenti allagati ma gli ha detto comunque che stavamo imbarcando acqua. La macchina infatti non ha comunicato subito 5 compartimenti allagati. Lui era agitato.

A.D.R.: L'allarme falla, in codice DELTA X-RAY, non è stato dato, anche se Pellegrini glielo avesse sollecitato. Il Comandante sembrava non volesse ammettere la reale situazione. Non dava neanche l'allarme alle autorità e forniva loro informazioni non veritiere. Le uniche comunicazioni date sono state ai passeggeri nel tentativo di calmarli e rassicurarli.

A.D.R.: Le condizioni meteo erano ottime, mare piatto, vento di grecale 8 nodi. Dopo l'urto e gli ordini tutta a sinistra e timone al centro, la nave ha proseguito in abbrivo portandosi a sinistra. Quando il Comandante ha ordinato tutta a sinistra ha eseguito lui stesso la manovra agendo sul timone. L'angolo di barra sull'indicatore si spostava.

A.D.R.: In quel momento l'angolo di sbandamento era di circa 15 gradi a sinistra.

A.D.R. : Il Comandante ha inviato il nostromo a prua, pronto a dare fondo alle ancore al suo ordine. Tale ordine è giunto quando la nave era ormai nella su attuale posizione. In precedenza Schettino aveva già chiesto se fosse possibile dare fondo alle ancore per due volte. Ma Bosio gli disse che c'era ancora troppo fondale. L'ordine alla fine è stato dato quasi a fine evoluzione. Non ero presente al momento sul ponte, ma ho capito che dapprima è stato liberato il freno dell'ancora di dritta. In seguito anche all'ancora di sinistra. Quando è stata liberata l'ancora di dritta si è determinato un maggiore sbandamento. Non ricordo quale fosse il fondale, anche se sul ponte ho letto lo scandaglio. Credo 50 - 60 metri ma non sono sicuro, c'era troppa confusione sul ponte. Prima di dare fondo all'ancora di dritta la nave era già sbandata di circa 25-30 gradi

a dritta. Dalle comunicazioni sentite alla radio credo che siano andate a mare due lunghezze di catena. In quei frangenti, anche se non ero più sul ponte di comando ma al ponte lance, dalle comunicazioni radio capivo che tutti sapevano che la nave aveva 5 compartimenti allagati. Fin quando io ero ancora sul ponte, le informazioni giunte ci indicavano 2 compartimenti allagati. In seguito è stato comunicato che la sala generatori 1 e la sala generatori 2 ed il locale PEM erano allagati. In queste condizioni la situazione era chiara. Tanto che ho dato l'ordine di ammainare le imbarcazioni anche senza ordini del Comandante. I due radio officer comunque avevano chiesto più volte al Comandante l'autorizzazione a dichiarare il distress.

A.D.R.: Nell'inerzia del Comandante, ritengo che il comandante in seconda avrebbe dovuto assumere il comando. Però il Comandante non era inerte, dava ordini ben precisi, anche se a noi non sembravano molto razionali. Ricordo, infatti che mentre la nave continuava ad imbarcare acqua e, soprattutto quando nel passare dallo sbandamento a sinistra a quello a dritta, e per qualche istante sembrava si fosse raddrizzata, lui tranquillizzava tutti dicendo ora arriva il rimorchiatore. Ma tutti incitavamo il Comandante a dichiarare l'emergenza ed i due radio officer hanno chiesto almeno dieci volte di dare il distress.

A.D.R.: Il distress ed il may day non sono la stessa cosa, il distress viene dato premendo due pulsanti sulla radio, mentre il may day viene dato a voce, ma i presupposti sono i medesimi. Ricordo che Bongiovanni ha chiesto con vistosi movimenti del capo al Comandante di dichiarare il distress ma lui non acconsentiva.

A.D.R.: Con riferimento al momento dell'urto la sequenza degli ordini dati dal Comandante è stata: 15 a dritta, tutto a dritta, la nave tocca con la poppa gli scogli nello stesso istante il Comandante ha ordinato tutto a sinistra e si è verificato il

blackout. A seguire ha ordinato timone al centro. Specifico che l'indicatore dell'angolo del timone si spostava.

A.D.R.: Al momento dell'evoluzione in abbrivo della nave, quella che ha portato la nave con la prua verso il porto, io non mi trovavo in plancia.

A.D.R.: Alla partenza da civitavecchia la nave non aveva particolari problemi. C'era solamente una vibrazione ad uno degli assi, ad un numero di giri critico. Tale problema era già stato trattato dal RINA e documentato. Era previsto lo sfilamento dell'asse al prossimo cantiere.

A.D.R.: Il V.D.R.aveva manifestato alcuni malfunzionamenti all'hard disk di backup. I fatto si era verificato già due volte ed era stata allertata la ditta Fiorucci che era puntualmente intervenuta a bordo, a Savona. Comunque anche in presenza di tali malfunzionamenti il VDR aveva registrato correttamente. In ogni caso se ci fossero stati problemi nella registrazione audio, la cosa sarebbe stata segnalata sul display del radar, cosa che non è avvenuta. Durante la navigazione il V.D.R. aveva un altro errore di funzionamento del backup diverso dai precedenti, ma a mio avviso tale errore non impediva la corretta registrazione.

ANDREA BONGIOVANNI

Andrea Bongiovanni, nato a San Remo (IM) nel 1981, è primo ufficiale di coperta. Viene interrogato il 15 gennaio. Sulla nave si occupa dell'addestramento del personale in materia di sicurezza per tutto ciò che concerne le emergenze a bordo, dell'infortunistica e degli aspetti connessi alla legge n.88. Al momento dell'incidente è insieme al primo ufficiale di coperta Pellegrini Martino al Ponte (nove) Buffet.()

D: Cosa ha fatto a questo punto?

R: Mi sono consultato con l'altro Ufficiale Martino Pellegrini e abbiamo bloccato un carrello che stava scivolando sul lato sinistro.La sbandata era di circa 5 gradi in quei momento. Subito dopo d'iniziativa siamo andati tempestivamente sul

ponte di comando, perché essendo ufficiali di coperta è nostro dovere in emergenza recarci sul ponte di comando per vedere quello che succede, aiutare in caso di bisogno e prendere ordini dal comando.

D: A che ora è arrivato sul ponte di comando?

R: Immediatamente, dal ponte 9 al ponte 8 saranno passati 30 secondi circa.

D: Quale era la situazione in plancia e quali persone si trovavano già lì?

R: Ricordo il Comandante Francesco Schettino sull'aletta di sinistra, il timoniere di guardia di cui non ricordo il nome anche se sono certo che era uno straniero. Ripensandoci meglio mi sembra che si chiamasse Bin. Il timone impostato sul governo manuale. Inoltre ricordo sul ponte vi era il primo ufficiale di coperta Ambrosio Ciro che si trovava alla postazione centrale radar, il secondo ufficiale coperta Ursino Salvatore che stava camminando, il terzo ufficiale di coperta Coronica Silvia impegnata al tavolo di carteggio. Con me sono entrati sul ponte il primo ufficiale di coperta Pellegrini e il comandante in seconda Christidis Dimitrios. Ricordo che sul ponte oltre al predetto personale si trovava anche insieme al Comandante sull'aletta di sinistra l' hotel director Manrico Giampedroni. Il Comandante stava dando ordini al timoniere che stava eseguendo le manovre disposte. Non sono sicuro se il comandante in seconda Bosio Roberto fosse già presente in plancia poiché mi sono accorto della sua presenza una volta voltatomi verso la mia destra.

D: Ricorda la sequenza degli ordini dati al timoniere?

R: No, non ricordo gli ordini che venivano dati dal Comandante al timoniere in quel momento, anche perché ho subito preso il mio posto al sistema MARTEC (sistema operativo elettronico che permette di gestire i sistemi di sicurezza quali porte stagne, porte taglia fuoco, rilevatori

antincendio, estrazione e ventilazione e tutto quanto riguarda la sicurezza della nave). Subito dopo ho cercato di capire quello che succedeva insieme agli altri ufficiali. Si supponeva che vi era una falla perché dalla sala macchine era pervenuta una comunicazione in cui si parlava di acqua che entrava a bordo. Non so dire chi abbia fatto quella comunicazione ma sono certo di averla sentita da un ufficiale che ripeteva le comunicazione che pervenivano in plancia. Quindi il comandante in seconda Bosio Roberto ordinava al primo ufficiale di coperta Iaccarino di andare in sala macchina a supervisionare la compartimentazione accompagnato dal comandante in seconda Christidis Dimitrios. Ho acceso la radio portatile UHF/FM canale 3, per avere un contatto con l'ufficiale Iaccarino. Iaccarino è giunto in sala macchina dopo circa 2 minuti mentre mi portavano i plani della nave che mi sarebbero serviti per fornire al Comandante le informazioni necessarie per gestire l'emergenza dal punto di vista della compartimentazione, delle porte stagne, delle porte taglia fuoco e quant'altro serve, mio servizio è infatti quello di supportare il Comandante nelle azioni eventuali da intraprendere. Iaccarino mi ha comunicato via radio che vi erano due locali allagati tra cui il locale diesel generatori 1-2-3. Il Comandante che si trovava in quel momento al centro della plancia ha ricevuto da me e da altri ufficiali l'informazione dell'allagamento del locale diesel generatori 1-2-3 ed in più di un locale posto a poppavia del locale diesel generatori 4-5-6. Tale locale ulteriormente allagatosi è direttamente collegato alla propulsione della nave e quindi perso questo locale la propulsione della nave non è possibile. A questo punto il comandante Schettino ha voluto parlare con il direttore di macchine Pilon Giuseppe per sapere notizie sulla situazione del restante locale generatori 4-5-6, per vedere di ripristinare la propulsione della nave. Alla fine di tale telefonata con il Pilon, di cui non ho sentito il contenuto della risposta

fornita dal Pilon, il comandante Schettino ha avvisato telefonicamente con il cellulare di bordo il sig. Ferrarini Roberto (coordinatore della flotta Costa in caso di crisi) dicendogli Roberto, com'è possibile che la macchina non mi sappia dire se posso utilizzare i generatori 4-5-6?. Inoltre, in questo momento (mi sembra sia questo cronologicamente ma si potrà ascoltare dalle registrazioni) il comandante Schettino mi ha guardato dicendomi: La mia carriera è finita. Io, a questa frase gli rispondevo di non preoccuparsi della carriera e che li c'eravamo noi. Lo supportavo perché avevo visto che il comandante Schettino aveva perso la cognizione dell'emergenza nel senso che ha lasciato stare per qualche attimo la situazione pensando più a quello che mi aveva appena detto.

D: Qual era l'assetto della nave in questo momento?

R: In questo momento non ricordo precisamente l'assetto. Sono certo che la nave è sbandata fino ad 11 gradi prima a sinistra, poi è ritornata in assetto normale e quindi ha cominciato a sbandare a dritta senza più ritornare in assetto normale a conferma che si aveva una falla e si stava imbarcando acqua. Io personalmente ho visto il gorgoglio a poppavia sinistra, dall'aletta di plancia, che mi faceva capire che stava entrando acqua nello scafo. Credo che dal momento che sono arrivato sui ponte di comando sino a questa situazione siano passati circa 15/20 minuti e dunque ci trovavamo verso le 22.00 circa. Voglio precisare, però, che sia sui tempi che sulla cronologia che vi sto riferendo non ho un perfetto ricordo ma si tratta di una stima perché i miei pensieri erano di altra importanza.

D: Quali altre azioni sono state intraprese dal Comandante?

R: Voglio, prima, aggiungere e precisare che vi è stata una prima telefonata al signor Ferrarini Roberto da parte del comandante Schettino attraverso il cellulare di bordo quando il comandante Schettino si trovava al centro della plancia

rientrato dall'aletta. In questa prima telefonata, cui io ho personalmente assistito, il comandante Schettino comunicava al sig. Ferrarini Roberto che avevamo una emergenza. Dal comportamento che il comandante della nave Schettino teneva io deducevo che lui pensasse che la situazione fosse sotto controllo anche perché il comandante Schettino non voleva dare il segnale di emergenza generale come noi ufficiali ritenevamo il caso. lo personalmente ho esclamato ad alta voce diamo il segnale di emergenza generale? ed ero con il dito pronto sul pulsante. Il Comandante ha disposto di attendere. Sono certo che in questo momento la nave aveva già assunto un notevole sbandamento sulla dritta superiore ai 5 (cinque) gradi perché lo strumento delle pompe di bilanciamento era incantato su valore cinque. Ricordo che sono pervenute diverse richieste via VHF/FM canale 16 da parte delle Autorità (Capitaneria di Civitavecchia, Capitaneria di Livorno, Isola del Giglio) dove ci chiedevano cosa stava accedendo ed alle quali il comandante Schettino dava ordini agli ufficiali di rispondere che avevamo avuto un blackout e stavamo valutando le condizioni della nave. Ad una di queste richieste ho risposto anche io. Ricordo che alla radio ha parlato anche il primo ufficiale Ambrosio. Attraverso il VHF/FM di bordo è pervenuta una richiesta da parte di un'autorità marittima di cui non ricordo l'identificativo, che chiedeva se la reale situazione era quella di blackout oppure se l'entità del danno fosse più seria in quanto erano state effettuate delle telefonate da parte dei passeggeri ai carabinieri a terra che la nave era troppo vicino alla costa. Ho udito io personalmente questa richiesta. Non ricordo con precisione chi ha gestito questa comunicazione radio, ma sono certo che un ufficiale abbia risposto. In questo momento, peraltro, era arrivata dal personale dei negozi di bordo una richiesta, che noi definiamo Tango India, per il trasporto di un passeggero morto. L'acronimo tango india significa trasporto infortunato. Poi è

arrivata anche una seconda richiesta dello stesso genere per un passeggero infortunato al ristorante.

D: Può continuare nel descrivere l'evoluzione della situazione?

R: Il comandante Schettino, suggerito da qualcuno che non ricordo, ha disposto che venissero fatti degli annunci alla nave sul sistema generale di interfono dicendo che la nave aveva un blackout in corso e che la situazione era sotto controllo e di mantenere la calma. A quel punto io mi avvicinavo verso il direttore di crociera Francesco Raccomandato, secondo procedura sul ponte di comando con le hostess, chiedendogli di fare questi annunci che venivano fatti da lui in italiano e poi dalle hostess nelle altre lingue. Voglio aggiungere che nelle prime fasi dopo essere entrato sul ponte ed avere capito che si trattava di una collisione ho verificato la carta nautica e l'ultimo punto nave segnato sulla carta rendendomi conto che la scala della carta utilizzata per la navigazione era molto generale ed era impossibile percepire su che fondale la nave aveva toccato in quanto la batimetrica da me visualizzata sulla carta era di 98 metri. Non ricordo con precisione se la carta fosse adita dall'Istituto Idrografico della Marina Militare italiana oppure si trattasse di una carta inglese. Probabilmente era una carta italiana.

D: Quali altri ordini venivano impartiti dal Comandante della nave in questa situazione?

R: A questo punto il comandante Schettino ordinava al comandante in seconda Bosio di riferire al nostromo Sclafani Vincenzo di tenersi pronto con l'ancora di sinistra fino a otto lunghezze. La nave stava passando da uno sbandamento a sinistra ad uno a dritta. Successivamente il comandante Schettino ha disposto l'emergenza generale e personalmente ho schiacciato il pulsante. Non ricordo, come ho già detto, l'orario esatto, credo che non sia passata più di mezz'ora da quando

sono salito sul ponte quindi potevano essere le 22.10/22.15. Ho ricevuto disposizioni, se mal non ricordo, dal comandante in seconda Bosio di andare a controllare il lato dritto della nave per occuparmi dell'imbarco dei passeggeri sulle lance di salvataggio al ponte 4. Prima di lasciare il ponte ho visto che l'ufficiale alle comunicazioni Spadavecchia Flavio lanciava il segnale di distress con l'apparato GMDSS. Sono arrivato sul ponte larice e ho avvertito che la nave stava dando fondo all'ancora di sinistra. lo vedevo la costa dell'isola dalla mia posizione lato dritto. A questo punto ho visto che i passeggeri erano disposti ai punti di riunione e che cercavano di salire sulle lance, a quel punto ho dato l'ordine ai passeggeri di imbarcare sulle lance perché via radio il comandante in seconda Bosio aveva disposto tale azione. Ogni lancia che era pronta ho dato ordine di sbracciarla con uno sbandamento della nave sicuramente superiore ai 12 gradi in quanto sono scivolato non riuscendo più a stare in piedi. Con l'audio del nostromo Sclafani che era ritornato dalla manovra dell'ancora, con il secondo Ufficiale Ursino ed il Motorista Monteleone Raffaele abbiamo sbracciato tutte le lance lato dritto e in alcuni casi tagliando le rizza con le asce liberando il punto di riunione A. A quel punto essendo io il capo lancia della n° 25 ho preferito sbracciare la mia lancia senza abbandonare la nave come sarebbe stato da muster list (ruolo d'appello dell'equipaggio) fino a quando l'ultima lancia la n. 27 lato dritto era in mare. Non ricordo di aver sentito il segnale di abbandono nave tramite interfono ma unicamente di aver ricevuto dal Comandante in seconda Bosio di sbracciare le lance e filarle in mare. Dopo che tutte le lance erano ammainate e la mia era l'unica sottobordo, pur libera dai paranchi ma senza comando, sono sceso al ponte 3, mi sono tuffato in acqua e ho preso il comando della mia lancia. In tale frangente non ho sentito impartire ordini via radio o via interfono dal Comandate Schettino né l'ho visto

successivamente da quando ho lasciato il ponte. Ho rivisto poi il Comandante della nave a metà notte sulla banchina del porto dei Giglio. Sicuramente erano passate le ore 02.00 della notte. Nel momento in cui ho incontrato il comandante Schettino in porto vi erano ancora circa 200 persone tra passeggeri ed equipaggio a bordo dalla nave dunque il Comandante non ha lasciato per ultimo la nave. Sono a conoscenza che due della ultime persone che hanno lasciato la nave sono il Direttore Sanitario Sandro Cinquini e il secondo ufficiale di coperta Canessa Simone. Sono a conoscenza di questa circostanza perché arrivato a terra con la lancia, dopo aver fatto diversi viaggi con la lancia da e verso la nave per portare via le zattere autogonfiabili e gente a mare, ho fatto l'appello del personale accorgendomi che mancavano proprio il Cinquini ed il Canessa. Proprio in questo momento mi veniva comunicato da un ufficiale di coperta che non ricordo che il signor Canessa era stato contattato sul suo cellulare e si trovava a bordo della nave. Del Cinquini me lo ha riferito il Canessa una volta a terra. Voglio aggiungere che gli ufficiali che ho visto operare sulle lance sono il signor Iaccarino, il signor Scarpato, il signor Pellegrini ed il signor Di Lena. Intendo precisare che le persone che si sono tuffate in acqua dal lato dritto e che hanno raggiunto la riva a nuoto, da quanto io stimo per aver visto le luci dei giubbotti di salvataggio in acqua nel numero di 50/60, lo hanno fatto perché la nave si è improvvisamente ulteriormente sbandata sul lato dritto rendendo impossibile il completamento dell'evacuazione con le lance.

D: Ci può riferire qual è stato l'andamento della nave successivamente all'urto che lei ha avvertito fino all'abbandono?

R: Non posso riferire con esattezza perché appena arrivato in plancia mi sono occupato del mio servizio come prima ho già riferito. Mi ricordo con certezza che la nave dopo l'urto è giunta nella posizione dove abbiamo abbandonato senza governo ma

scarrocciando. Ricordo ancora che 5 minuti dopo che io sono arrivato sul ponte di comando si è verificato un blackout elettrico che è durato circa un minuto e poi è ritornata l'energia. Non vi era comunque dopo l'urto propulsione. Ricordo che fino a che la nave aveva un abbrivio sufficiente per governarla è stata governata con il timone e poi successivamente è andata alla deriva finendo lì dove poi l'abbiamo abbandonata.

D: Può riferire in ordine alle comunicazioni radiofoniche sull'emergenza in atto con le autorità a terra?

R: Oltre a quanto già riferito prima personalmente ho comunicato la posizione della nave ad una autorità marittima che non ricordo dicendo che ci trovavamo a levante dell'isola e poi fornendo latitudine e longitudine. Ancora ricordo che il comandante Schettino voleva richiedere l'assistenza dei rimorchiatori e si è rivolto ad un ufficiale di bordo che non ricordo chiedendo un numero di telefono. Finché io sono rimasto sul ponte sono certo che non è stata fatta nessuna comunicazione all'autorità Marittima o altre Autorità riferendo della reale situazione di emergenza fino al momento di cui ho già detto prima del lancio del segnale distress di soccorso attivando il pulsante previsto. Aggiungo che altre comunicazioni sono state fatte da me personalmente alle motovedette soccorritrici e anche all'elicottero soccorritore nel corso delle operazioni di salvataggio riguardanti più membri dell'equipaggio da soccorrere a prua della nave.

ROBERTO BOSIO

Roberto Bosio, nato a Sanremo (IM) nel 1966, è Comandante in Seconda da tabella. Viene interrogato il 14 gennaio. Al momento dell'impatto non è in servizio, ma si trova in cabina al Ponte 5.

D: Cosa ha fatto al momento dell'incidente e quale ordine ha ricevuto?

R: Preciso erano le ore 21.30 circa, ho avvertito una leggera

sbandatina a sinistra che pareva una normale accostata di navigazione. Immediatamente, dopo lo sbandamento è aumentato e quel punto mi sono allertato. Dopo, sia io che l'allievo Ufficiale Calissi Andrea che si trovava in cabina assieme a me, ci siamo incamminati per arrivare in plancia. Quando siamo arrivati a metà strada, tra il Ponte 5 ed il Ponte 8, si sono spente le luci.

Arrivati in plancia ho trovato il Comandante e tutti gli Ufficiali di coperta, nello specifico: Pellegrini Martino, Ambrosio Ciro, Coronica Silvia, Bongiovanni Andrea, Canessa Simone, Scarpato Diego, Iaccarino Giovanni e Christidis Dimitrios. Al timone vi era Gustavo, ma non ricordo il cognome. Il timone era alla banda, cioè completamente girato verso destra, mentre la velocità di crociera era ridotta sensibilmente, eravamo molto lenti.

Eravamo su un fondale tra i 100 e 150 metri rilevato da carta nautica della zona. Nell'arco temporale di qualche minuto (penso cinque minuti circa) da quando sono arrivato in plancia, ho visto la costa dell'Isola del Giglio distante circa 0,28 miglia ed immediatamente dopo, mi è stato ordinato dal Comandante di procedere per dare fondo alle ancore, prima quella di destra e qualche minuto dopo quella di sinistra e con la nave ormai completamente ferma e con un angolo di sbandata di circa 5 gradi (sinistra). Ho mandato Iaccarino Giovanni e Christidis Dimitrios, miei assistenti, a controllare la sala macchine, onde accertare la situazione, mentre io stavo assistendo il Comandante. Dopo è stato dato l'allarme generale e poi in seguito, constatando l'entrata dell'acqua nella sala macchine, dopo quindici minuti circa è stato dato l'abbandono nave. Durante le suddette fasi la nave, inizialmente sbandata sul lato sinistro, si raddrizzava per poi sbandare sul lato opposto in maniera più marcata; ipotizzo per il principio dei vasi comunicanti. In seguito, io mi sono allontanato portandomi ai

ponti, prima 4 e poi 3 (sempre lato destro), per verificare l'altezza dell'acqua e non sono più ritornato in plancia.

Nel momento in cui sono arrivato al Ponte 3, le lance era già quasi tutte in mare con le persone a bordo, mentre le persone rimaste sul lato sinistro della nave venivano sbarcate successivamente dopo esser riuscito a trasferirle da quel lato per mezzo delle lance di salvataggio che rientravano dopo i primi traghettamenti sulla terra ferma. Le operazioni si completavano nel mentre il Ponte 3 veniva allagato, ci raggiungeva in quella zona anche il Comandante, ma dopo pochi attimi mi sono trovato completamente immerso in mare, infatti andavo a nuoto verso gli scogli presenti in quella zona per salvarmi, perdendo completamente di vista il Comandante.

D: Era la rotta usuale che svolgevate ad ogni viaggio con partenza da Civitavecchia?

R: La rotta diretta da Civitavecchia a Savona sarebbe stata altra, comunque non così vicina all'Isola del Giglio. Era programmata questa navigazione turistica concepita allo scopo di consentire ai passeggeri di ammirare le zone costiere presenti sulla tratta della crociera.

SIMONE CANESSA

Simone Canessa, nato a Roma nel 1985, viene interrogato il 16 gennaio. È secondo ufficiale di coperta, responsabile a bordo della nave della terza guardia, ovvero dei turni dalle ore 00.00 alle ore 04.00 e dalle ore 12.00 alle ore 16.00. Inoltre è responsabile della pianificazione delle rotte e dell'aggiornamento delle carte nautiche di bordo.

D: In qualità di responsabile della pianificazione delle rotte, ci può descrivere quali erano le rotte previste ed impostate per questo tipo di crociera?

R: La nave stava eseguendo una crociera ciclica, su base settimanale, con una rotta che fino al mese di novembre prevedeva un passaggio a ponente dell'Isola del Giglio, ad una

distanza di diverse miglia, al fine di poter effettuare lo scarico delle acque grigie fuori dal Santuario dei Cetacei. Successivamente, dalla fine del mese di novembre, su disposizioni del comando, presumibilmente per motivi di economici, è stata pianificata, approvata ed eseguita una nuova rotta che prevedeva il transito ad est dell'Isola del Giglio, più prossimi al promontorio dell'Argentario transitando ad una distanza di circa due miglia da Capo d'Uomo. A riguardo, circa 30 minuti prima della partenza della nave da Civitavecchia, verso le ore 18.25 circa, il Comandante mi ha chiesto di pianificare una rotta che consentisse una navigazione turistica nei pressi dell'Isola del Giglio. A questo punto ho tracciato una nuova rotta sulla carta nautica sottoponendola all'approvazione del comandante Schettino il quale la approvava. L'approvazione da parte del Comandante avveniva immediatamente dopo la partenza della nave, al termine del posto di manovra. La rotta, che sono in grado di ricostruire a memoria, prevedeva che una volta usciti dal cono di Civitavecchia si assumesse rotta vera 302°, al traverso dell'isola di Giannutri rotta vera 278°, in prossimità del Giglio accostata a dritta per rotta vera 334° in modo da transitare a mezzo miglio ad est delle secche delle Scole. Ricordo di aver evidenziato al Comandante, durante il momento dell'approvazione della rotta da me pianificata, la presenza di quelle secche.

D: Cosa le ha risposto il Comandante?

R: Mi ha detto va bene e successivamente, guardando i punti di accostata mi ha indicato il punto più a sud delle secche delle Scole manifestando la sua volontà di voler passare più a sud del waypoint posizionato nei pressi delle stesse secche non chiedendomi però di apportare le modifiche alle rotte da me pianificate.

Da quando sono imbarcato era la prima volta che mi veniva chiesto di pianificare una rotta che prevedeva il passaggio così

ravvicinato all'Isola del Giglio. Tuttavia non posso assicurare che in altri momenti il Comandante abbia deciso di modificare, dopo la partenza, la rotta programmata, in quanto all'ora del passaggio nei pressi dell'Isola del Giglio io ero sempre libero dal turno e quindi non presente in plancia.

D: Il Comandante le ha dato motivazione di quella modifica alla rotta da lei programmata?

R: No. Tuttavia avevo già precedentemente avuto qualche frammentaria notizia, di cui non ricordo la fonte né tantomeno il momento, relativa alle intenzioni del Comandante di voler eseguire un saluto agli abitanti dell'Isola del Giglio.

D: Ricorda l'ora dell'evento sinistroso e dove si trovava?

R: Premetto che non ricordo con esattezza gli orari in cui si è verificato l'evento sinistroso ma presumibilmente è successo tra le ore 21.30 e le ore 21.45 mentre mi trovavo nella mia cabina che corrisponde al n 5505 ponte n' 5. In quel momento ero in compagnia del primo Ufficiale di coperta sig. laccarino Giovanni.

D: Cosa ha avvertito in quel momento?

R: Innanzitutto ho avvertito una prima sbandata a sinistra della nave, successivamente, dopo qualche secondo, una ulteriore e più decisa sbandata sempre a sinistra della nave. Ancora qualche secondo dopo ho avvertito una vibrazione e ho percepito che la nave stesse rallentando bruscamente la velocità. A questo punto mentre con il primo ufficiale Iaccarino mi chiedevo cosa potesse essere successo, ho ricevuto la chiamata telefonica da parte del 3Ufficiale di Coperta sig. Diego Scarpato che mi chiedeva notizie in merito all'accaduto. Allo Scarpato, non potendo fornire alcuna notizia, gli ho ordinato di salire immediatamente in ponte comando e nel contempo con lo Iaccarino mi precipitavo al ponte di comando.

D: Chi ha trovato quando è arrivato sul ponte comando?

R: Il comandante Schettino, il Ufficiale di Coperta Ciro

Ambrosio, il 2Ufficiale di Coperta Salvatore Ursino, il 3Ufficiale Silvia Coronica, l'allievo ufficiale Iannelli Stefano ed il timoniere Jacob di cui non ricordo il cognome. Non escludo, considerata l'oscurità del locale plancia, che potessero esservi altre persone.

D: Quali sono state le prime azioni che ha compiuto una volta entrato in ponte di comando?

R: Quando sono entrato nel ponte di comando l'area si presentava a livello acustico fortemente inquinata dalla massiccia presenza di allarmi sonori e di istinto sono andato a controllare il tracciato già visibile sul radar. In tal modo ho realizzato all'istante che la nave aveva urtato bassi fondali in quanto dal tracciato era evidente che la nave non era stata fatta accostare dal waypoint pianificato da me bensì la stessa aveva proseguito verso la costa ed aveva effettuato una rapida virata verso dritta proprio nei pressi della secche delle Scole. Ho controllato la velocità della nave e ho dedotto che la nave non era incagliata, tuttavia, notavo che la stessa velocità diminuiva costantemente. Ho rivolto lo sguardo verso il monitor dedicato al controllo delle porte stagne nonché delle relative valvole di compartimentazione e ho dedotto che erano state entrambe chiuse in precedenza ed era pertanto evidente che fossero state fatte delle manovre di emergenza dovute ad una probabile falla a scafo. Tengo a precisare che normalmente le porte stagne in navigazione sono comunque chiuse, ma le rispettive valvole sono sempre tenute aperte. È possibile chiudere dette valvole agendo a mezzo di un comando elettronico sia dal ponte comando che dalla sala macchine. Un altro controllo che ho effettuato è stato quello relativo alla propulsione che era assente a causa del blackout dei diesel generatori confermato anche dal computer Damatic presente in plancia. Constatavo, altresì, che l'impianto di bilanciamento risultava in avaria. La prima azione che ho fatto di mia iniziativa è stata di seguire la check list prevista in caso di blackout la quale prevedeva l'alimentazione

dei segnali di non governo. Di questa mia azione ho informato il Comandante il quale mi disponeva che raddrizzassi la nave mediante il sistema di zavorra. Per questo ho contattato telefonicamente la sala macchina e ho comunicato al secondo ufficiale di macchina Fiorito quanto disposto dal Comandante. Lo stesso mi riferiva che le pompe non potevano essere alimentate a causa del blackout. Anche di questa notizia informavo prontamente il Comandante.

D: Dopo la ricognizione da lei fatta ed accertato il momento di grave pericolo ha riferito qualcosa al Comandante?

R: No. Avevo percepito senza ombra di dubbio che il Comandante era a conoscenza della gravità della situazione e lo stesso, infatti, dava disposizioni al Ufficiale Ciro Ambrosio per fronteggiare la situazione ma non ricordo quali disposizioni impartiva. Non ricordo altresì di altre disposizioni date ai presenti in plancia.

D: Da quando lei è giunto in plancia, quando il Comandante ha ricevuto una situazione circostanziata dei possibili danni avuti allo scafo?

R: Dopo qualche minuto dal mio arrivo ho sentito il Comandante parlare telefonicamente con il direttore di macchina e ripetere quanto da questi gli veniva comunicato. Ho inteso che il locale generatori di prua era allagato. Sottolineo che in queste prime fasi il Comandante era convinto di poter riottenere l'alimentazione mediante i generatori situati nel compartimento di poppa non ancora ispezionato e quindi di riottenere la propulsione della macchina. Nel frattempo ho visto il personale incaricato agli annunci ai passeggeri (cruiser director ed alcune hostess) presentarsi sul ponte di comando e ricevere disposizioni da parte del comandante Schettino di dare un annuncio di blackout. A questo punto il cruiser director ha chiesto al Comandante se l'annuncio dovesse riguardare solo il blackout. Il Comandante confermava e pertanto l'ordine veniva

immediatamente eseguito nelle varie lingue previste. Dopo una decina di minuti dal mio arrivo Iaccarino a mezzo radio aggiornava sulla situazione della falla e successivamente ricordo di aver risposto personalmente ad un telefonata proveniente dal locale macchina da parte del sig. Iaccarino il quale mi informava che i compartimenti di tutti i generatori compresi quelli di poppa e i PEM erano vistosamente allagati, altresì che il livello dell'acqua saliva rapidamente e che pertanto lo stesso e il personale di macchina erano costretti ad abbandonare tali locali. Il contenuto di questa chiamata è stato interamente riferito al Comandante. Ricordo, altresì, che all'incirca una decina di minuti dopo tale conversazione il direttore di macchina in seconda si è presentato personalmente sul ponte di comando spiegando la gravità dei danni subiti e paventando che vi era la possibilità che fosse inibita a breve anche l'unica fonte di alimentazione elettrica garantita dal diesel di emergenza situato al ponte 12. Altresì mi sembra di ricordare che lo stesso direttore esortasse con chiarezza la necessità di abbandonare la nave.

D: Oltre a dare disposizioni ai presenti in plancia, il Comandante ha avuto contatti con l'esterno con i vari mezzi di comunicazione di bordo?

R: Sì. Ricordo che il Comandante ha contattato con il telefono di bordo il sig. Ferrarini (Fleet Crisis Coordinator) figura di riferimento della Società Costa. Tali telefonate si sono susseguite ed in particolare in una di queste, dopo circa 20 minuti dal mio arrivo sul ponte di comando, ho sentito che il Comandante comunicava l'intenzione di fare rimorchiare la nave in un posto sicuro attraverso l'impiego di rimorchiatori.

D: Cosa facevano intanto tutti gli ufficiali presenti in plancia?

R: Resosi conto della gravità della situazione chiedevano continuamente al Comandante di dare il segnale di emergenza

generale per consentire le manovre di raccolta ed evacuazione delle persone presenti a bordo nonché, l'approntamento di mezzi di salvataggio. Il Comandante, intrattenuto dalle conversazioni telefoniche con il sig. Ferrarini ed altresì vistosamente tentennante non dava esito alle richieste del personale presente in plancia e rispondeva loro di aspettare.

D: Qual era l'assetto e il moto residuo della nave nel momento in cui gli ufficiali presenti in plancia chiedevano continuamente al Comandante di dare il segnale di emergenza generale?

R: La nave era sbandata a sinistra di una decina di gradi e procedeva con la prua a nord/nord- est ovvero rivolta verso il largo fino ad esaurire l'abbrivio a circa 0,3 miglia dagli scogli ove ora giace. A questo punto la nave veniva colta da un scarroccio o deriva verso sud sud-ovest verso costa facendo invertire lo sbandamento della nave verso il lato dritto. Di questo movimento, dedotto dal radar, ne davo prontamente notizia al Comandante che in un primo momento la contestava dicendo non è vero. Il Comandante si ricredeva poco più tardi quando la circostanza gli veniva ribadita anche dal Ufficiale Bongiovanni. A questo punto dà prima ordine al nostromo, presente al posto di manovra di prora, di dare fondo all'ancora di dritta e contestualmente lo revocava. A questo punto, presumibilmente intorno alle ore 22.00 / 22.10, giungevano via radio una serie di chiamate da parte di diverse Capitanerie di Porto (Livorno, Civitavecchia) ed un mezzo navale della Guardia di Finanza presente in zona. Tutti richiedevano informazioni circa eventuali problemi/avarie occorse a bordo. Nel frattempo Iaccarino comunicava per radio al ponte che il livello dell'acqua aveva superato il ponte 0.

D: Chi ha risposto alle chiamate radio da parte delle stazioni radio costiere?

R: Ho risposto io e il Ufficiale Ciro Ambrosio che, su ordine

del Comandante, riferivamo che la situazione era di un blackout a bordo e che tutto era sotto controllo. La risposta data alle stazioni radio costiera era in contrasto con le mie valutazioni sulla situazione di emergenza in atto.

D: Vista la situazione generale finora da lei descritta, quali sono stati gli ordini impartiti dal Comandante?

R: Persistendo lo scarroccio la nave appariva prossima ad incagliarsi con la poppa. A quel punto il Comandante ha dato ordine al nostromo di dare fondo all'ancora di dritta e, poco più tardi, circa qualche minuto, anche all'ancora di sinistra. A questo punto lo sbandamento si aggravava ulteriormente e, percependo improvvisamente il pericolo, il Comandante ordinava al personale presente sul ponte di comando di fare abbandonare la nave.

Uno degli ufficiale presenti in plancia, di cui non ricordo chi fosse, ha comunicato al Comandante che non era stato dato ancora il segnale di emergenza generale e che il suo ordine avrebbe potuto generare panico tra equipaggio e passeggeri. Pertanto egli acconsentiva a dare prima il segnale di allarme generale che in pratica veniva diffuso mediante l'azionamento dell'apposito pulsante. A premere il predetto pulsante sono stato io personalmente. Non ricordo però l'ora precisa in cui l'ho fatto.

D: Cosa ha fatto dopo l'emissione dell'allarme generale?

R: Ho continuato a rimanere in plancia per dare assistenza al Comandante, nonostante il mio incarico fosse quello di assumere il comando della squadra pompieri n. 1. Questo perché ho ritenuto inutile recarmici ma molto più utile fornire assistenza al Comandante.

D: Da quando il direttore di macchina in seconda ha rappresentato al Comandante la situazione dei locali macchina, quanto tempo è trascorso fino al momento dell'emissione di allarme generale?

R: Sono trascorsi dai 15 ai 30 minuti. Ad un certo punto il Comandante, valutato dall'aletta di plancia di dritta che lo sbandamento su questo lato cominciava ad assumere dimensioni tali da pregiudicare l'uso delle lance, faceva ordinare via radio UHF, in collegamento con il solo equipaggio di bordo, di ammainare solo le lance di dritta nell'intento di fare un servizio tender per i passeggeri da bordo verso l'Isola del Giglio. A quel punto gli ufficiali presenti in plancia facevano pressione sul Comandante affinché ordinasse l'abbandono della nave. Dopo diversi tentativi, il Comandante ha acconsentito ed ha ordinato a me di dare l'ordine di abbandonare la nave solo a dritta. Prima di dar seguito all'ordine realizzavo che un comando del genere, talmente inconsueto, avrebbe generato il panico tra i passeggerei presenti al centro e a sinistra e, pertanto, tornavo indietro per rappresentarlo al Comandante. A questo punto interveniva anche il comandante in seconda che otteneva il consenso dal comandante Schettino di annunciare via interfono l'ordine di abbandonare la nave. Il comandante in seconda Bosio eseguiva immediatamente tale ordine. Subito dopo l'ordine di abbandono nave siamo rimasti in plancia io, il Comandante, il Comandante in seconda, il capo commissario, il secondo commissario ed il primo maître. Quest'ultimo si chiama Ciro Onorato ed è stato convocato sul ponte di comando tramite interfono su ordine del Comandante poco dopo l'allarme di emergenza generale.

D: Quando è stato evacuato il ponte di comando?

R: Credo che fossero intorno alle ore 23.15 circa quando lo sbandamento raggiunto dalla nave era tale da indurre il Comandante a capire senza dubbio che era pericoloso stazionare sul ponte di comando. A questo punto tutto il personale presente in plancia ha preso il corridoio passeggeri lato dritto ponte 8 eccetto il sottoscritto che, tramite la scala equipaggio, è sceso al ponte 7 lato sinistro guadagnando

l'esterno a prua del medesimo ponte. Successivamente dal ponte 7 sono sceso fino al ponte 4 e ho raggiunto la master station equipaggio di sinistra sincerandomi che non vi fossero feriti tra l'equipaggio. Proseguivo la mia ispezione al ponte 4 trovandovi diversi passeggeri in attesa di essere imbarcati sulle lance. Raggiunta la poppa, scendevo al ponte 3 attraversando prima la master station dell'equipaggio di poppa sinistra e dirigendomi successivamente a proravia del ponte 3. In questa posizione trovavo la lancia n 10 incastrata sul baglio del ponte 3 ed a quel punto impartivo ordini ai marinai presenti a bordo di utilizzare i remi a mo' di leva per scapolare la murata.

Dal ponte superiore venivo assistito dal direttore di macchina in seconda, dal primo ufficiale di macchina sig Garrone e dal secondo ufficiale di macchina sig Fiorito che seguivano i miei ordini riguardo al freno dei cavi di sospendita. Una volta liberata la lancia vi facevo imbarcare donne e bambini e, dopo diverse peripezie legate al crescente sbandamento della nave, la lancia n 10 ha guadagnato l'acqua. La stessa è stata l'ultima ad essere ammainata. L'eccessivo sbandamento della nave non ha consentito l'ammaino delle ulteriori 5 lance presenti sul lato sinistro.

D: Dopo che è stato possibile ammainare l'ultima lancia quale era la situazione sul lato sinistro?

R: Notavo che vi erano diverse centinaia di passeggeri tra il ponte 3 ed il ponte 4 ed ho udito al contempo via radio UHF l'ordine del comandante in secondo Bosio di avviare i passeggeri dal lato sinistro al lato dritto affinché trovassero posto sulle lance che facevano spola con la banchina Isola del Giglio. A questo punto incontravo i seguenti: secondo ufficiale Ursino Salvatore, l'allievo ufficiale di Coperta Iannelli Stefano e l'allievo ufficiale di coperta Calissi Andrea e chiedevo loro di aiutarmi in questa operazione ovvero di dirigere i passeggeri sul lato opposto come da ordini.

Gli stessi provvedevano ad evacuare i passeggeri dal lato sinistro al lato al dritto attraverso la hall centrale. Dopo aver evacuato i passeggeri dal lato sinistro al lato dritto della nave notavo la presenza di un congruo numero di passeggeri a poppa e, pertanto, mi recavo verso di loro. Nel procedere in tale direzione la nave si adagiava sul fianco dritto arrivando ad uno sbandamento di circa 70 gradi impedendo in questo modo la sfuggita dei passeggeri dai ponti 3 e 4 del lato sinistro e nei quali gli stessi passeggeri rimanevano bloccati.

D: Cosa ha fatto in quel momento?

R: Ho trovato una scala da elettricista e ho concesso in quel modo di evacuare prima il ponte 4 e poi il ponte 3 raccogliendo i passeggeri sulla murata di sinistra che, con lo sbandamento, era divenuta un piano quasi orizzontale. A questo punto mi prendevo cura dei passeggeri che stazionavano sulla murata sinistra della nave reperendo, da una zattera aperta ma bloccata a murata, coperte termiche, generi di primo soccorso, acqua nonché strappando i tendaletti arancioni della zattera per coprire alcuni bambini. Più tardi facevo guadagnare quella posizione anche ad alcuni passeggeri di prua facendoli transitare all'esterno del ponte n.5.

Dopo di ciò organizzavo una squadra di 4 volontari (formata da me, 2 membri dell'equipaggio ed il vicesindaco dell'Isola del Giglio tale sig. Mario Pellegrini. Quest'ultimo era giunto a bordo mediante una delle lance che facevano da spola con l'isola) alla ricerca di eventuali persone in difficoltà nel ponte 4 lato sinistro e nelle relative aperture. L'esito delle ricerche effettuate dava risultato negativo e pertanto si ritornava a murata presso il punto di raccolta per procedere alle operazioni di sbarco dei passeggeri.

Le stesse avvenivano mediante i mezzi della Guardia Costiera che gli stessi raggiungevano con una biscaggina lì posizionata. Tali operazioni si concludevano intorno alle ore

05.00. Nel frattempo, avendo avuto notizia di una ragazza ferita a centro nave del ponte

3, mi sono recato a prestare assistenza con il medico di bordo, un animatore membro dell'equipaggio e il predetto Mario Pellegrini. Giunto sul posto, stazionavo fino all'arrivo dei soccorritori collaborando alle operazioni di evacuazione della ragazza ferita.

Dopodiché sono rimasto sul lato sinistro della nave in compagnia del summenzionato sig. Pellegrini fino a quando siamo stati evacuati alle ore 05.40 circa mediante una motovedetta della Guardia Costiera la quale ci ha portato a terra presso l'Isola del Giglio. Per quanto mi è dato conoscere non mi risulta di avere lasciato nessun passeggero o membro dell'equipaggio sul lato sinistro, ponti 3 e 4 poppavia.

D: Dal momento in cui ha abbandonato il ponte di comando a quando ha abbandonato la nave ha avuto cognizioni di chi stesse coordinando a bordo le operazioni di abbandono nave?

R: Sentivo comunicazioni via radio UHF da parte del comandante in seconda Bosio ed dell'ufficiale Pellegrini. L'ultima comunicazione che ho ricevuto è il sopracitato ordine dato dal comandante in seconda Bosio relativo alla necessità di spostare i passeggeri dal lato sinistro al lato dritto. Preciso che da quando ho lasciato la plancia a quando sono stato evacuato dalla nave non ho avuto alcun contatto con il Comandante e che ho incontrato lo stesso intorno alle 07.00 in banchina Isola del Giglio.

DIMITRIOS CHRISTIDIS

Dimitrios Christidis, nato ad Alessandria d'Egitto nel 1960, è comandante in seconda. Al momento dell'incidente non ha però assunto ancora alcun incarico di comando poiché tale incarico avrebbe dovuto assumerlo, subentrando al Comandante in seconda Bosio, il 14 gennaio, una volta a Savona. Al momento dell'impatto si trova all'interno della sua cabina al Ponte 6.

Viene interrogato il 14 gennaio.

D: Mentre stava in cabina cosa ha percepito al momento dell'incidente?

R: Mentre ero in cabina, ho percepito un'accostata rapida dopodiché un sussulto come se la nave stesse vibrando e virando allo stesso tempo. Poi ho notato che la nave iniziava leggermente ad inclinarsi sul fianco sinistro ma in un primo momento mi è sembrata una manovra dovuta al timone che era andato alla banda. Mi sono precipitato immediatamente fuori dalla mia cabina iniziando a correre nel corridoio per recarmi immediatamente verso la sala comando. Appena arrivato in sala comando ho notato la presenza del comandante Schettino, l'Ufficiale di Guardia di cui non ricordo ii nome ma che era di turno dalle ore 20.00 alle ore 24.00, oltre a qualche altra persona di cui non ho adesso memoria. Ho chiesto al comandante Schettino cosa stava accadendo e a cosa era dovuto il problema dell'inclinazione della nave. Lo stesso mi ha risposto che sicuramente la nave si era incagliata sul basso fondale e pertanto anche in presenza del comandante Bosio procedevo insieme al 1Ufficiale Iaccarino a scendere in Sala Macchine per poter vedere e valutare la consistenza del danno. Durante la discesa fra il Ponte 8 e il Ponte 0 abbiamo incontrato altro personale che, allarmatosi, si stava allontanando dal Ponte 0 resisi conto dell'accaduto. Arrivati in centrale macchina, posta a Ponte 0, abbiamo incontrato l'Ufficiale di Guardia di cui non ricordo il nome non conoscendolo personalmente, al quale abbiamo chiesto cosa stesse accadendo.

L'Ufficiale di Guardia ci ha detto che probabilmente si era allagata la zona verticale 2 e 3 e pertanto siamo usciti immediatamente dirigendoci, io e lo Iaccarino, verso la sala macchine.

Arrivati al Ponte A abbiamo incontrato il Garrone Carlos che stava venendo via in quanto l'acqua stava trabordando dalla

soglia della porta taglia fuoco e ci impediva di scendere. Resomi
conto di quanto accadeva, ho immediatamente chiamato il Ponte di Comando con un telefono della centrale macchina, e mi ha risposto l'Ufficiale del Ponte, credo si chiami Bongiovanni, e gli ho chiesto di informare il Comandante di quanto avevo visto. Nel frattempo sono intervenuti anche il Direttore macchina Pilon ed il Direttore di macchina in seconda di cui non conosco il nome. Nel frattempo era arrivato anche il Capo Elettricista Muscas.

Mentre l'Ufficiale di guardia in sala macchine si accingeva a controllare il quadro della situazione che si stava evolvendo in maniera negativa in quanto entrava acqua perdendo per cui propulsione e io insieme a Iaccarino sono andato a vedere se l'acqua saliva ancora o se si era stabilizzata. Giunto fino ai locali interessati dal trabordo, ho notato che l'acqua continuava ad entrare e quindi il livello si stava alzando. Ho avvertito nuovamente l'Ufficiale di Guardia al Ponte di Comando avvisandolo che in sala macchine continuava a salire il livello dell'acqua. Al fine di accertare la situazione e la reale portata dell'accadimento mi recavo a controllare la zona di proravia mentre mandavo lo Iaccarino di poppavia. Accertato che le zone risultavano ancora in buone condizioni dopo aver avvisato che stavo rientrando, mi recavo sul ponte di comando. Lì erano già presenti le hostess ed altro personale di servizio approntato. Durante queste fasi, che debbo dire sono durata circa 15/20 minuti ho sentito dagli altoparlanti della nave alcuni avvisi e ricordavano in particolare che la situazione era sotto controllo, di stare calmi e non farsi prendere dal panico. Una volta arrivato sul ponte di comando ho notato che la porta elettronica di ingresso non si apriva con il codice in quanto mancava probabilmente la corrente, tant'è che ho dovuto bussare per farmi aprire. Visto che la nave aveva iniziato ad inclinarsi a dritta, ho cercato subito di verificare l'inclinazione della nave

attraverso l'inclinometro che si trova nella cabina di Comando con lo scopo di verificare se l'inclinazione si fosse stabilizzata ovvero continuasse ad inclinarsi. In quel momento la nave era inclinata di 11 gradi a dritta. Mi sono quindi recato verso il Comandante che si trovava sulla aletta di dritta insieme al Comandante in seconda e comprendevo che avevano già inviato l'Ufficiale della Sicurezza alle lance per approntare l'abbandono, cosa che stavano effettivamente facendo. In accordo con il Comandante ritenevo inutile la mia presenza sul ponte di comando lo avvisavo che sarei sceso al Ponte 4 per seguire e mettere in atto i suoi ordini per l'abbandono della nave. Insieme ad altro personale abbiamo approntato della lance, alcune erano già state approntate dall'Ufficiale di Sicurezza e già si stavano imbarcando delle persone. Dalla mia posizione non potevo vedere oltre una decina di metri e la mia attenzione era solo ed esclusivamente orientata al salvataggio dei passeggeri non preoccupandomi di altro. Sino a che ho avuto il tempo materiale di approntare le lance e farvi salire i passeggeri sono rimasto sul ponte della nave per poi spostarmi sul lato sinistro e poi destro per approntare le zattere di poppa. Nel momento il Ponte 4 di dritta si stava immergendo e per cui non c'era più tempo di approntare le zattere ho spronato e spinto tutti i passeggeri che si trovavano nell'aria a tuffarsi in acqua per raggiungere la scogliera in prossimità. Pur non avendo il giubbotto salvagente anche io mi sono tuffato in acqua ed ho aiutato i naufraghi ad arrivare a terra aiutato anche da altri colleghi. Raggiunta anch'io la scogliera sono stato aiutato a salire a terra. Dopo qualche minuto in cui ho cercato di raggruppare i passeggeri per farli stare il più vicino possibile ed ho visto che sulla scogliera c'era già il Comandante della Nave che stava guardando la stessa che continuava ad inclinarsi. Avvicinatomi al Comandante gli ho chiesto quale erano le sue intenzioni ricevendo per cui la risposta di mandare via i

passeggeri in quanto lui sarebbe rimasto sul posto per poter controllarle la situazione. Al momento la sola cosa che ho visto sono state le luci dei giubbotti salvagente in Mare e non ho visto se sulla nave vi erano altre persone anche perché la stessa era completamente buia. Nel momento in cui ho visto il Comandante lo stesso non si presentava bagnato e stava parlando al telefono con la società. Dopo essermi assicurato che tutti i passeggeri e alcuni membri dell'equipaggio si fossero allontanati avevo trattenuto con me un piccolo gruppo di ufficiali e sottufficiali per avere un aiuto in caso di necessità. Ricordo che dopo poco è intervenuto anche del personale dei Carabinieri in nostro soccorso e avevano suggerito anche al Comandante più volte di lasciare il luogo e raggiungere la base di accoglienza. Il Comandante è voluto rimanere sul posto ed allora ho deciso di restare anch'io con lui cercando di convincerlo ad andar via in quanto non aveva senso restare sugli scogli. Il Comandante era perfettamente asciutto a differenza di me che ho raggiunto a nuoto la scogliera ed ho cercato di aiutare i naufraghi anche a salire sugli scogli stessi. Contestualmente ho notato lo stesso Comandante che parlava al telefono cellulare con qualcuno della Compagnia Costa e poi successivamente con qualcuno dei soccorsi. Mentre mi trovavo sugli scogli al fianco del Comandante, mi ricordo che da poppavia è sbucata un'imbarcazione arancione con a bordo due personaggi con dei caschi arancioni che ci hanno invitato in maniera molto energica a salire con loro per portarci non so dove. Dato che dalla posizione dove eravamo era difficile imbarcarsi ci hanno inviato a spostarci verso la caletta dove ci hanno raggiunti ed imbarcati.

Una volta a bordo il personale di questa imbarcazione ha ricevuto il comando di accompagnarci in porto ed il Comandante ha chiesto loro di portarlo a vedere la nave con il gommone. L'equipaggio acconsentiva ma veniva redarguito per

radio di andare in porto in osservanza a degli ordini ricevuti. Una volta raggiunto il porto mi sono diviso dal Comandante e non ho saputo dove si fosse recato o fosse stato accompagnato. Personalmente mi recavo dal Sindaco e mi mettevo a disposizione per i primi soccorsi, restando al porto.

CORONICA SILVIA

Silvia Coronica, nata a Trieste nel 1983, la sera del naufragio si trova sulla plancia di comando. Viene interrogata il giorno successivo. Sono terzo ufficiale in sottordine di guardia in coperta. In particolare a bordo, durante la guardia, controllo la navigazione seguendo la rotta pianificata. Inoltre mi occupo dell'anticollisione seguendo il radar insieme al responsabile della guardia sul ponte, faccio ascolto radio nonché tutte le altre mansioni dell'ufficiale di coperta sulla nave.

D: Chi era presente sulla plancia di comando al momento dell'impatto della motonave, più in generale durante la navigazione?

R: Vi era il timoniere Rusli Jacob, il Ufficiale di Guardia Ciro Ambrosio, un 2Ufficiale di coperta Salvatore Ursino che stava affiancando il Ufficiale Ambrosio in vista del cambio che sarebbe avvenuto a Savona, io stessa, l'allievo di coperta Iannelli Stefano, questi erano presenti come guardia normale con orario di servizio dalle ore 20.00/24.00. Inoltre alle ore 21.30 circa sale in plancia il maître d'hotel, tale Antonello, che ha casa all'Isola del Giglio, dopo pochi minuti ci ha raggiunto anche il comandante Schettino e subito dopo l'Hotel director Manrico Giampedroni. Siamo rimasti lì tutti quanti fino al momento della collisione, cioè intorno alle ore 21.40/21.50 circa, quando ho potuto sentire una vibrazione. Il Comandante a circa 4/5 miglia dall'Isola del Giglio è salito in plancia ad ha quasi subito disposto l'inserimento della navigazione manuale perché bisogna eseguire un'accostata a dritta per cambiare rotta. Fino a quel momento la rotta tenuta dalla nave era quella

pianificata prima della partenza ma non ricordo esattamente quale che dovrebbe essere stata tra 270/360 gradi. Per essere più precisa credo fosse una rotta di 320/340 gradi. L'accostata era stata prevista dal comandante Schettino sin da prima della partenza da Civitavecchia ed annotata sulla carta nautica e registrata sul sistema di navigazione integrato, questo per consentire la cosiddetta navigazione turistica vicino alla costa dell'Isola del Giglio. Il comandante Schettino, per quello che ho sentito dirgli sia prima di partire quando parlava con l'addetto alla cartografia Simone Canessa, sia dopo quando è salito sul ponte di Comando in prossimità del Giglio, voleva avvicinarsi per fare l'inchino, cioè salutare da più vicino il comandante Palombo o Palomba che abita al Giglio, un suo collega. Ha manifestato questa intenzione al Simone Canessa di questo sono certa, mentre non so se già a quel primo momento c'era anche la prima guardia composta dal Ufficiale di coperta Iaccarino Giovanni e dall'allievo Andrea Calissi. Io passavo vicino a Schettino e Canessa per controllare qualcosa ed eravamo sul ponte di comando: Vieni qua che dobbiamo tracciare una rotta per passare vicino all'Isola del Giglio e fare un inchino.

D: Tornando al momento della collisione chi altro è salito sul ponte di comando insieme alle persone già indicate dopo l'urto?

R: Tutti gli ufficiali di coperta, tranne l'allievo di coperta Calissi Andrea, chiedevano cosa fosse successo avendo sentito anche loro delle vibrazioni. Il Comandante è rimasto con noi sul ponte di comando senza mai allontanarsi. Ha dato ordine di accostare a dritta, successivamente a sinistra, poi ancora a dritta. In questa fase mi trovavo con il timoniere per accertarmi che eseguisse correttamente gli ordini del Comandante. Ricordo le leve delle macchine a zero, quindi macchine ferme, però non ricordo esattamente se le vibrazioni le ho sentite prima della

prima accostata a dritta oppure successivamente a questa. Ricordo per certo che la sequenza degli ordini del Comandante al timoniere è stata la seguente: 10 gradi di barra a dritta, ancora 20° di barra a dritta e poi tutta a dritta. Questa è stata un sequenza abbastanza veloce di ordini al timoniere e non riesco a collocare le vibrazioni se dopo la prima o successivamente. Gli ordini furono eseguiti puntualmente dal timoniere, ma la nave prima di accostare impiega del tempo e quindi questa sequenza di ordini è stata data per accostare più velocemente. Voglio precisare che il comando dell'accostata a sinistra è intervenuto poco dopo quello del tutto a dritta e ancora dopo è stato ordinato tutto a sinistra. Il comando è stato di 10° a sinistra ma non sono sicurissima di questo ma certamente vi è stato quello di tutto a sinistra dato dopo il 10° a sinistra. Tutto ciò è accaduto nell'arco di un minuto forse anche meno e per meglio spiegare ripeto la sequenza complessiva degli ordini: 100 di barra a dritta, 20° di barra a dritta e tutta a dritta; subito dopo credo 10° di barra a sinistra e tutto a sinistra. La nave in questo momento credo avesse una velocità di 15 nodi perché questo era l'ultimo comando che ricordo dato, però credo che avesse ancora diminuito qualcosa in questa fase per poi mettere le leve delle macchine a zero.

D: Dopo la collisione cosa avviene in plancia?

R: Ricordo che subito dopo la vibrazione è sopraggiunto un black-

out e che suonavano numerosi allarmi e noi cercavamo di riportare la situazione alla normalità. Ricordo che la nave ad un certo punto era ferma, cioè in abbrivio, senza propulsione e senza governo da parte del timoniere. In questa fase vi era tanta confusione e i miei ricordi sono poco chiari sia a causa delle svariate comunicazioni che pervenivano e delle urla che si sentivano. Il Comandante ha incominciato a cercare di capire cosa fosse accaduto apprendendo dalla sala macchine che vi

erano delle via d'acqua con ingresso di acqua di mare all'interno dello scafo. Si cercava di capire quanti compartimenti fossero allagati e quanti motori fossero funzionanti. Dopo circa 2 minuti il Comandante ha fatto chiamare le hostess per effettuare gli annunci all'equipaggio ed ai passeggeri per rassicurarli perché la situazione era sotto controllo e di stare tranquilli.

Di lì a pochi minuti tuttavia ci accorgiamo che la situazione era grave in quanto tre generatori non funzionavano, successivamente altri tre generatori hanno smesso di funzionare, i sistemi di navigazione non funzionavano così come il quadro di emergenza.

Questo è avvenuto in un clima di caos in cui arrivavano le telefonate alle varie persone presenti per dire del peggioramento della situazione. Dopo circa 20 minuti è stata data l'allerta generale e dopo altri 20 minuti è stato dato l'ordine di abbandono nave.

Dopo che il Comandante ha dato l'ordine di abbandono nave tutti abbiamo lasciato il ponte di comando, compreso il Comandante.

Nella fase di abbandono nave avevo la disposizione di salire sulla scialuppa 16 come capo lancia per ammainarla. Dopo la discesa dal ponte di comando ho perso di vista il Comandante.

D: Quali compiti specifici in caso di ordine abbandono nave aveva il Comandante?

R: Non so dirvi quali compiti fossero previsti dal Master List (ruolo di appello) in quella situazione per il Comandante e non so dove si sia recato.

D: Che cosa ha fatto una volta raggiunta la sua lancia?

R: Poiché la nave era già sbandata di molti gradi, circa 30, sul lato dritto non era possibile ammainare le lance. Quindi è stato dato l'ordine di trasferire i passeggeri sul lato dritto dal sinistro. Ricordo che tale ordine è stato impartito dal primo

ufficiale di coperta Ambrosio Ciro che a sua volta lo ha ricevuto via radio VHF credo da parte del comandante in seconda subentrante Christidis Dimitrios, l'ho visto da prima a sinistra e poi dall'altra parte. Da tale lato erano ammainate quasi tutte le lance e stavano gonfiando le zattere cosi come ho potuto personalmente dopo che mi sono trasferita io sul lato dritto. Sul lato destro ho visto solo l'ufficiale Ciro Ambrosio altri non ne ho visti, sicuramente erano sulle lance che era già state calate a mare e che si potevano vedere. Ricordo di aver visto Canessa andare verso poppa sul lato sinistro.

D: Ha visto persone in mare?

R: Quando sono scesa dal ponte di comando non ho visto nessuna persona in mare, le ho viste solo quando sono passata sul lato dritto, ma non subito perché c'erano, fino a quel momento, le lance già calate e le zattere in corso di gonfiaggio su cui poi salivano le persone. Subito dopo poiché la nave si muoveva rapidamente, sbandandosi sul suo lato destro, la gente ha incominciato a buttarsi in mare. Ad un certo punto anche io con circa 20/30 persone ci siamo buttati in mare. A nuoto ho raggiunto lo scoglio lì vicino, e lì c'erano altre persone tra cui il Ciro Ambrosio e Christidis Dimitrios. Quando poi sono salita sullo scoglio in alto ho visto il 2Ufficiale di coperta Ursino Salvatore e dell'allievo Iannelli Stefano che erano asciutti e mi riferivano di aver guadagnato terra con una scialuppa. Attraverso una macchina dei soccorritori sono stata portata presso l'albergo La Lampara.

D: Il Comandante lo ha più rivisto?

R: Ho rivisto il Comandante solo negli uffici della Capitaneria di Porto Santo Stefano dove siamo stati portati una volta sbarcati questa mattina del 14.01.2012.

D: Ha fatto altre volte questa rotta di navigazione?

R: Ho fatto altre volte questa rotta, ogni settimana, ma non si era mai verificato prima che il comando di bordo facesse

l'inchino avvicinandosi all'Isola del Giglio, infatti la rotta che seguivamo normalmente era una rotta più diretta verso nord lasciando l'isola da una distanza di circa 4 miglia, passando proprio al centro tra il promontorio dell'Argentario e l'isola stessa. Preciso che sono imbarcata sulla nave dal 21 novembre 2011.

D: L'inchino o comunque un passaggio più vicino alla costa dell'Isola del Giglio è mai stato fatto dal 21 novembre con il comandante Schettino?

R: La scorsa settimana, ad essere più precisa, era stata fatta una leggera deviazione per scopi turistici verso l'Isola del Giglio ma non con la stessa distanza seguita in questa ultima occasione. Ecco perché prima ho detto che una analoga deviazione non era mai stata fatta, intendevo non come quella di ieri notte.

D: Durante la guardia c'è stato l'ufficiale della guardia, o qualche altro, che ha detto qualcosa al Comandante?

R: Ho sentito che quando il Comandante ha pianificato l'avvicinamento all'Isola dei Giglio il 2Ufficiale addetto alla cartografia Canessa Simone ha chiesto al Comandante se andasse bene una distanza 0.5 miglia dall'Isola del Giglio. Ricordo che il Comandante ha risposto positivamente. Questo sempre in quel dialogo che ho sentito e da me ora ricordato meglio.

D: Lei ha sentito le comunicazioni via radio con la Capitaneria?

R: Ricordo che la Capitaneria di Porto di Civitavecchia ha chiamato via radio la nave riferendo che uno dei passeggeri aveva telefonato alla Capitaneria stessa per segnalare che la nave aveva urtato contro uno scoglio. Questo avveniva dopo la vibrazione di cui ho riferito precedentemente. La Capitaneria di Porto di Civitavecchia chiedeva appositamente se vi fossero dei problemi a bordo ed il Comandante ordinava all'Ufficiale

preposto alla radio, il Canessa Simone, di riferire che vi era un blackout a bordo. Alla domanda se avessimo bisogno di assistenza, diceva: Al momento no. Solo successivamente il Comandante discuteva con il i presenti del fatto che gli servivano dei rimorchiatori. Non spiegava il perché di tale richiesta. Dopo il Comandante ha disposto che l'ufficiale telegrafista trasmettesse attraverso l'apparecchiatura GMDSS prima di Pan Pan e subito dopo quello di soccorso vero e proprio (distress).

Dopo questo momento ho sentito la centrale operativa della Guardia Costiera di Livorno mandava dei mezzi navali in zona.

D: Lei ha sentito le comunicazioni della Guardia Costiera di Livorno con indicazioni al Comando della nave?

R: Ricordo che la Capitaneria ha chiesto di parlare direttamente con il Comandante della nave ma non ricordo esattamente il contenuto della comunicazione, ma riguardava sicuramente la situazione in atto. Non ricordo se dopo tale comunicazione il Comandante della nave avesse dato ordini in quanto andava da una parte all'altra della plancia per la situazione concitata di panico che c'era tra tutti noi.

D: Sa se tra gli ordini dati dal Comandante vi fosse quello di gettare l'ancora e se sì in che fase è stato dato?

R: Ricordo che il Nostromo Sclafani Vincenzo e il Ufficiale di coperta Iaccarino Giovanni, per ordine del Comandante, si sono recati a prora della nave per procedere all'ammaino dell'ancora di dritta per evitare che la nave si allontanasse dalla costa in quanto oramai non poteva più governare. In questo momento la nave si trovava già sbandata sul lato dritto con la prua diretta verso l'ingresso del porto del Giglio che si poteva vedere dalla plancia.

Tale posizione la nave l'ha assunta senza che io sentissi ordini dal Comandante al riguardo al timoniere o alle macchine, forse autonomamente.

D: Nel momento in cui ha sentito la vibrazione la nave era più a sud o più a nord rispetto al porto dell'Isola del Giglio?

R: Non sono in grado di ricordare con precisione la posizione della nave al momento in cui abbiamo sentito la vibrazione. In questo momento sono confusa. Voglio dire anche che il numero di persone presenti sul ponte di comando salite con lo Schettino, non preposte a servizi relativi alla condotta della navigazione, tra cui l' Hotel Director che chiedeva che Isola era, il maître che chiacchierava, insomma si disturbavano le manovre con un conseguente calo di attenzione. Voglio aggiungere ancora che se pur prevista dalla pianificazione della navigazione una rotta così vicina alla costa del Giglio mai prima era stata effettuata, questa volta il Comandante aveva deciso di fare così avvicinandosi così tanto.

Nessuno di noi ha manifestato al Comandante perplessità sul pericolo di avvicinarsi troppo con una nave del genere alla Costa.

D'altra parte è avvenuto tutto in un attimo. Io per parte mia dall'inserimento del comando manuale con il Comandante ho cessato di seguire la navigazione affiancando il timoniere.

ALESSANDRO DI LENA

Alessandro Di Lena, nato a Vasto (CH) nel 1982, è primo ufficiale di coperta, con mansione di ufficiale all'ambiente. Viene interrogato il 16 gennaio.

D: Dove si trovava e cosa stava facendo intorno alle 21.30?

R: Intorno alle ore 21.30 circa, mi trovavo nella mia cabina, ubicata al ponte 5 lato sinistro. Ho avvertito un forte sbandamento a sinistra e successivamente una forte vibrazione in tutto lo scafo. La vibrazione è durata circa 4/5 secondi. Nell'immediatezza, in seguito anche alla caduta degli oggetti presenti sulle mensole della cabina a causa dello sbandamento della nave, sono immediatamente corso verso il ponte. Nel breve tragitto ho incontrato Iaccarino. lo non ho impiegato

neanche 2 minuti per raggiungere il ponte di comando dalla mia cabina. Anche Iaccarino era nella sua cabina insieme a Canessa. Dai loro racconti successivi ho saputo che erano nel loro turno di riposo e stavano giocando con dei videogiochi nella cabina di Canessa. Non ricordo se Canessa è corso subito insieme a noi o ha raggiunto il ponte di comando qualche istante dopo. Iaccarino e il K2, cioè comandante in seconda, Christidis sono stati subito mandati a controllare visivamente la situazione della compartimentazione dello scafo, mentre io sono rimasto sul ponte a prestare il mio aiuto.

D: Cosa è successo sul ponte di comando e chi era presente?

R: Intorno alle ore 21.40 avevo ormai la chiara percezione che fosse successo qualcosa di grave. In quel momento mi trovavo già sul ponte, dove era già presente il comandante Schettino, credo perché aveva deciso di effettuare un passaggio davanti all'Isola del Giglio più vicino del solito. C'era anche il Cruise Director Francesco Raccomandato e diverse hostess. Altri continuavano ad affluire. Avevo avuto conoscenza della nuova rotta già prima della partenza da Civitavecchia, dato che il Comandante aveva chiesto di modificare la solita rotta in modo da passare davanti all'isola ad una distanza minore rispetto alla normale navigazione già pianificata per il tradizionale saluto, che di norma si effettua ad una distanza compresa tra le 3 e le 5 miglia nautiche.

Inoltre, erano presenti in plancia il marinaio timoniere Rusli Jacob, l'allievo di cui non ricordo il nome, il terzo ufficiale Silvia Coronica, il primo ufficiale Ciro Ambrosio, ed il secondo ufficiale Salvatore Ursino. Come detto, mentre salivo in plancia, sulle scale, ho incontrato Giovanni Iaccarino e insieme ci siamo precipitati sul ponte. Tutti gli altri ufficiali di coperta stavano affluendo spontaneamente.

D: Come fa a dire che solitamente il tradizionale saluto si effettua ad una distanza maggiore?

R: Io sono imbarcato sulla Concordia il 3 gennaio 2012 ed avevo già fatto la crociera precedente, passando anche in quella occasione vicino all'isola per il tradizionale saluto, esattamente la sera del 6 gennaio. In quella occasione, però, siamo passati ad una distanza di gran lunga maggiore ed avevo la chiara percezione che la nave navigasse comunque ad una distanza di sicurezza adeguata.

D: Cosa è successo invece la sera del 13 gennaio?

R: La sera del 13 gennaio, invece, ho saputo prima della partenza che il comandante Schettino ha modificato la rotta in modo da passare molto più vicino all'Isola del Giglio. Infatti, mezz'ora prima della partenza da Civitavecchia, come da procedura, tutti noi ufficiali di coperta che dovevamo partecipare alla manovra eravamo sul ponte. In quell'occasione, durante il consueto briefing, il Comandante ha ordinato all'ufficiale cartografo Simone Canessa di modificare la pianificazione del viaggio in modo da passare più vicino al Giglio. Simone modificò la rotta come richiesto ed il Comandante la approvò.

D: In quel momento nessuno ha obiettato al Comandante che la rotta fosse eccessivamente vicina all'isola?

R: Nessuno in quel momento ha obiettato niente. Voglio però specificare che io non ho controllato la nuova rotta anche perché non mi compete. Ho semplicemente pensato che se il cartografo l'avesse tracciata ed il Comandante l'avesse approvata, fosse certamente una rotta sicura. Aggiungo che Canessa ha tracciato con la matita tale rotta sulla carta nautica e ha inserito la pianificazione anche sul cosiddetto chart pilot cioè sul pianificatore di viaggio del sistema di cartografia elettronica.

D: La nave stava effettivamente seguendo la rotta tracciata dal cartografo ed approvata dal Comandante?

R: Quando sono entrato sul ponte di comando, tra le prime cose che ho fatto, sono anche andato a vedere la carta nautica

per vedere dove ci trovassimo. C'era un punto nave tracciato in precedenza, non so da chi, sicuramente da qualcuno degli ufficiali di guardia, e ho visto che la posizione di cui però non ricordo l'orario di riferimento, era un po' più a sud degli scogli delle Scole ma ad una distanza dalla costa sicuramente minore rispetto alla traccia prevista.

D: Come era possibile che la nave si trovasse fuori rotta?

R: Dalla circostanza appena riferita ho dedotto che la navigazione in quel momento era manuale ma comunque non è insolito che in tali circostanze, cioè in tratti in cui si passi molto vicino alla costa, come nel caso del saluto o in prossimità di ostacoli o si navighi in situazioni di traffico particolari, si passi dalla navigazione automatica a quella manuale. Nella circostanza, ho poi saputo dai miei colleghi che al comando di navigazione c'era proprio il Comandante e non l'ufficiale in turno di guardia Ambrosio.

D: Sa dirmi chi al momento dell'urto avesse il comando di navigazione?

R: Mi risulta, perché me l'ha riferito in seguito proprio Ambrosio, che prima dell'urto il Comandante aveva già assunto il comando di navigazione e Ambrosio ad un certo punto, ma non mi ha detto esattamente quanto tempo prima dell'urto, ha suggerito al Comandante di accostare a dritta e diminuire la velocità perché aveva notato che la nave si stava avvicinando troppo all'isola e temeva per la sicurezza. Il Comandante gli ha risposto di non preoccuparsi perché aveva lui il comando ed ha confermato al timoniere Jacob Rusli di mantenere la rotta e ordinato ad Ambrosio di non diminuire la velocità.

D: Tornando alle fasi immediatamente successive al suo arrivo sui ponte, quando si è reso conto di quello che era accaduto?

R: Tornando alle fasi immediatamente successive al mio ingresso in ponte di comando, la percezione di aver avuto una

collisione con qualcosa era presente fin da subito anche in tutti noi che eravamo esterni alla guardia e che quindi non ci trovavamo sul ponte al momento dell'urto. Non era però ancora chiaro che cosa avesse urtato la nave. Comunque, nel giro di pochi minuti è stato chiaro che era avvenuta una collisione con un basso fondale.

D: Cosa ha notato una volta giunto sul ponte di comando e che cosa è successo?

R: Mentre mi trovavo sul ponte, si è verificato un blackout. Infatti tutti i sistemi sono andati in allarme per la mancanza di alimentazione. Il sistema di alimentazione di emergenza a batteria è subito partito e i principali sistemi si sono riaccesi, ma abbiamo dovuto resettare tutti gli allarmi delle strumentazioni di bordo.

Ho contribuito per il ripristino dei sistemi di bordo e poi mi sono messo a prendere le comunicazioni con l'ufficio informazioni per le richieste dei passeggeri, tra le quali l'assistenza medica in quanto, a seguito alla sbandata, c'erano già alcuni passeggeri che avevano accusato dei malori.

D: Quali ordini sono stati impartiti dal Comandante o da altri in sua vece in quelle fasi?

R: Intorno alle 21.40 circa, ho sentito il Comandante impartire l'ordine di inviare il nostromo ed il suo personale a prora per dare fondo all'ancora di dritta. Successivamente il Comandante ha ordinato tutta la barra a dritta. Poi non so quali altri ordini il Comandante abbia eventualmente dato perché, proprio in quel momento, Iaccarino ed il K2 Christidis riportavano sul ponte via radio un forte ingresso d'acqua nella zona dei generatori 1,2 e 3, con il livello dell'acqua che aumentava velocemente ed io mi sono quindi recato nel safety center, che è un locale chiuso ricavato all'interno del ponte di comando, ove sono ubicati tutti i sistemi di sicurezza, al fine di verificare l'assetto della nave utilizzando l'apposito computer ed

il software chiamato NAPA.

Quando sono entrato ho visto che il 3Ufficiale Diego Scarpato stava cercando di ripristinare il sistema che in quel momento non aveva ancora ripreso a funzionare. Ci sono voluti circa tre minuti per riavviare il sistema. Scarpato ha rimosso il pannello sottostante ed ha spostato la spina di alimentazione del computer ad un'altra presa. Fatto questo il sistema si è riavviato ed ha riportato uno sbandamento della nave a dritta esattamente di 10.9 gradi. È stato solo in qual momento che abbiamo realizzato che la nave aveva invertito la sua sbandata, passando da una iniziale lieve sbandata a sinistra ad una sbandata più accentuata a dritta, probabilmente dopo aver dato fondo all'ancora di dritta. Infatti, noi credevamo ancora di essere sbandati a sinistra e non ci eravamo per niente resi conto che la nave si era inclinata dall'altra parte. Per questo per la simulazione di allagamento avevamo inizialmente inserito i dati della sbandata a sinistra. Solo durante l'inserimento dei dati abbiamo invece visto che la sbandata era a dritta.

D: È in grado di ricostruire quando è avvenuto il passaggio dallo sbandamento a sinistra a quello a dritta?

R: Sono sicuro che fino a prima di entrare nel safety center la nave era ancora sbandata a sinistra. La nave deve aver assunto la sua inclinazione a dritta durante il tempo occorso per il ripristino ed il riavvio del NAPA. Noi non ce ne siamo accorti, tanto che quando il software si è riavviato non abbiamo notato subito che il nuovo assetto della nave rilevato dai sensori era ormai di 10.9 gradi a dritta e non più di una lieve sbandata a sinistra e quindi abbiamo fatto la prevista simulazione di allagamento con una sbandata iniziale a sinistra. Chiaramente questa simulazione non poteva essere corretta e quando, subito dopo, lo abbiamo capito, abbiamo rieseguito la simulazione corretta.

D: C'era qualcun altro con voi ad eseguire la simulazione?

R: Inizialmente è venuto anche Martino Pellegrini, primo ufficiale addetto alla sicurezza, ma quando anche lui ha visto che la prima simulazione non andava, si è subito allontanato.

D: Che altre informazioni avete ricavato dal sistema?

R: Abbiamo inoltre visto che le sonde riportavano un ingresso d'acqua nei compartimenti 2 e 3, cioè nei locali generatori 1, 2 e 3 ed anche 4, 5 e 6. Preciso che prima di avere dati attendibili c'è voluto del tempo perché il software si è dovuto allineare con le sonda e questo processo non è istantaneo. Voglio specificare che i risultati della simulazione fatta da me e Scarpato non erano comunque rassicuranti, infatti anche simulando il riempimento delle casse di zavorra di sinistra e di tutte le altre casse poste a sinistra, incluse quelle del contenimento e delle acque grigie/nere e lo svuotamento delle casse di zavorra di dritta, il massimo che si poteva ottenere era un raddrizzamento da 10.9 gradi a 5 gradi e qualche decimo. Abbiamo riferito questa circostanza al K2 Bosio per le opportune decisioni ma proprio in quel momento, intorno alle 22.05/22.10, Iaccarino ed il K2 Christidis confermavano di aver accertato anche l'allagamento del locale generatori 4, 5 e 6 e del locale PEM 1 e 2. Sicuramente questa era la causa del mancato avvio delle pompe di bilanciamento e di zavorra nonostante i ripetuti tentativi dal ponte. A queste informazioni, nel disperato tentativo di avviare le pompe dal remote control ubicato in sala macchine, io e Diego Scarpato ci siamo precipitati nella centrale di macchina ed abbiamo tentato più volte di far partire le pompe, senza purtroppo riuscirci. Abbiamo quindi deciso di ritornare sul ponte ma, nel frattempo, avevamo notato che il livello dell'acqua aveva già raggiunto il ponte 0 ed era visibile dagli oblò. Pertanto ci aspettavamo che il Comandante impartisse immediatamente l'ordine di abbandonare la nave. Ma quando siamo tornati sul ponte nessuna decisione era stata ancora presa.

D: Tornando al momento in cui lei e Scarpato avete fatto rientro sul ponte, visto che nessuno prendeva decisioni sulla situazione di emergenza in atto, che cosa avete pensato o fatto?

R: Tutti noi ufficiali presenti sul ponte eravamo convinti della necessità di far partire speditamente l'abbandono della nave, anche perché lo sbandamento continuava ad aumentare e c'era il rischio di non riuscire più ad ammainare le lance. Più di una persona ha chiesto con insistenza al comandante Schettino di ordinare l'abbandono nave ma lui era al telefono con il Fleet Crisis Coordinator Ferrarini. In pratica Ferrarini è il diretto punto di contatto del Comandante della nave con la compagnia per tutte le situazioni di emergenza. A lui compete l'onere di dare supporto, anche decisionale, al Comandante in tali situazioni.

D: Quante telefonate ci sono state tra il Comandante e Ferrarini?

R: Sicuramente almeno due/tre chiamate. Credo che fosse sempre il Comandante a chiamare Ferrarini.

D: Ha conoscenza del contenuto delle comunicazioni tra il Comandante e Ferrarini?

R: No, ero impegnato ad aiutare dove potevo e non facevo caso a quello che diceva il Comandante.

D: Le è sembrato normale che il Comandante in quei momenti pensasse a contattare Ferrarini?

R: Credo che una telefonata fosse anche dovuta, visto che Ferrarini è il nostro collegamento con la società, ma penso che il Comandante avrebbe dovuto semplicemente informarlo della situazione in atto e del conseguente immediato abbandono della nave. E invece il Comandante non ha preso subito questa decisione anche a fronte dei nostri solleciti, pensando invece a chiamare ancora altre volte Ferrarini.

D: In quei momenti come appariva il Comandante, sembrava lucido e presente a se stesso, sembrava che stesse

gestendo la situazione o che comunque avesse chiaro quali decisioni avrebbe dovuto o potuto prendere per la sicurezza delle persone e della nave?

R: A mio vedere il comandante Schettino si è reso perfettamente conto del danno che aveva causato ma, allo stesso tempo, appariva frastornato, come se avesse preso un pugno in faccia. Era lento nel valutare l'evolversi della situazione e non sembrava del tutto in grado di gestire la situazione.

D: Ma l'emergenza generale era stata dichiarata? E quando?

R: No, il Comandante ha ordinato quasi in contemporanea l'emergenza generale e l'abbandono della nave solo dopo un lungo tira e molla tra le nostre insistenze e la sua indecisione. Mi ricordo che noi abbiamo chiesto più volte al Comandante: allora lo diamo l'abbandono nave? e lui ha sempre risposto sì, Io diamo ma aspetta, aspetta, aspetta. In queste fasi, anche l'ufficiale radio Flavio Spadavecchia, chiedeva più volte al Comandante l'autorizzazione ad inviare il segnale distress, cioè il may day ma lui gli ordinava tutte le volte di aspettare. L'ordine di abbandonare la nave è stato dato solo tra 30 e 45 minuti dopo l'avvenuta collisione. È stato il trainer officer Bongiovanni, pochi istanti prima, a premere materialmente il pulsante dell'emergenza generale che dà avvio al segnale dei 7 fischi brevi ed uno lungo.

D: Secondo lei e la sua esperienza professionale in campo marittimo: c'erano le condizioni per dichiarare l'emergenza generale prima e questo avrebbe potuto consentire un abbandono della nave ordinato e coordinato?

R: Voglio precisare che è molto difficile mettersi nei panni del Comandante della nave in una situazione come questa, però secondo il mio punto di vista, alla notizia dell'allagamento dei locali dei generatori e degli apparati di propulsione era necessario dichiarare l'emergenza generale e subito dopo

abbandonare la nave. Questo avrebbe consentito di radunare con maggior calma e ordine tutti i passeggeri ai corretti punti di riunione e avrebbe consentito all'equipaggio di effettuare ordinatamente l'imbarco dei passeggeri sulle imbarcazioni e sulle zattere. Voglio aggiungere che in considerazione della confusione generatasi e del panico che si è creato tra i passeggeri e anche tra alcuni membri dell'equipaggio stesso, tutto il personale ha operato efficacemente secondo le proprie mansioni per l'evacuazione della nave.

D: Come sono stati tenuti informati i passeggeri in tutte le fasi dell'emergenza?

R: Il primo annuncio ai passeggeri è stato fatto intorno alle ore 21.40/21.45, da parte del Cruise Director e del suo staff su disposizione del Comandante. L'ufficio informazioni riportava al ponte scene di panico tra i passeggeri ed il fatto che moltissimi passeggeri avevano indossato le cinture di salvataggio e che alcuni di loro cercavano di raggiungere in piena autonomia le lance di salvataggio. Per questo il Comandante ha disposto di fare un annuncio tranquillizzante, comunicando la presenza di un guasto elettrico che comunque si stava cercando di risolvere nel più breve tempo possibile. Dopo questo annuncio non ho fatto caso ad ulteriori annunci trasmessi dal ponte ai passeggeri. So che ne sono stati fatti altri ma non sono in grado di ricordare il loro contenuto.

D: Al momento dell'urto o successivamente a questo, il Comandante ha chiamato la Guardia Costiera per comunicare l'emergenza a bordo?

R: Che io ricordi il Comandante non ha effettuato alcuna chiamata alla Guardia Costiera per segnalare l'emergenza, però ricordo che, poco dopo essermi recato sul ponte di comando, prima di andare nel safety center, abbiamo ricevuto una chiamata radio dalla Guardia Costiera, credo si trattasse della Capitaneria di Civitavecchia. Durante la chiamata, il militare

comunicava di avere ricevuto una segnalazione, non ricordo se dalla polizia o dai carabinieri, in cui una persona riferiva che la nave aveva avuto un incidente, forse un contatto con gli scogli. Il militare alla radio chiedeva quindi al bordo un rapporto sulla situazione in atto. Il Comandante disse all'ufficiale in quel momento addetto alle comunicazioni radio di riferire che c'era solamente un guasto elettrico che aveva causato un blackout ma che la situazione era comunque sotto controllo. Dopo questa comunicazione mi sono recato prima nel safety center e poi sono sceso giù in macchina e non ho, quindi, sentito nessun'altra comunicazione radio fino al mio ritorno sul ponte. Quando sono ritornato sul ponte ho visto che il Comandante parlava con il cellulare di bordo con qualcuno che non so identificare perché la conversazione era già iniziata prima del mio arrivo. Durante la conversazione il Comandante ha chiesto di annotare il numero di telefono di un comandante di rimorchiatori, non so di quale porto, ed ho provveduto io a trascrivere questo numero su un foglio di carta volante. Ho dato il foglio al Comandante ma non so dire se poi lo abbia effettivamente chiamato. Pochi minuti dopo è iniziata la concitata fase dell'abbandono della nave.

D: All'ordine di abbandonare la nave, cosa ha fatto?

R: Mi trovavo ancora sul ponte nel preciso istante in cui il Comandante ha dato l'ordine di abbandonare la nave. Mi sono quindi recato nella mia cabina a prendere un maglione, il mio giubbotto di salvataggio e gli effetti personali che sono riuscito a mettermi in tasca. Da lì mi sono recato sul ponte 4 lato dritto, ai punto di riunione e imbarco lance. Devo precisare che la posizione a me assegnata da pianificazione d'emergenza, cioè dal cosiddetto ruolo d'appello, sarebbe stata la zattera n. 35, però visto che il personale addetto alla preparazione delle lance era ancora con il nostromo a prua per la manovra delle ancore, ho ritenuto più urgente dedicarmi io stesso alla preparazione

delle imbarcazioni di salvataggio per non ritardare ancora le operazioni di imbarco dei passeggeri e di abbandono nave. La stessa mia considerazione l'hanno fatta tutti gli ufficiali che si trovavano sul ponte di comando. I capi lancia si sono ovviamente diretti verso le imbarcazioni assegnate ma noi provvedevamo a preparare per l'ammaino tutte le lance che incontravamo nel nostro percorso. Seguendo tale percorso ho raggiunto la stazione di zattere di poppa lato dritto. Nel frattempo la nave continuava ad inclinarsi ed il punto di imbarco zattere si avvicinava sempre di più al pelo d'acqua. Ricordo che quando sono arrivato alla stazione di imbarco zattere, il livello del mare era ancora un metro sotto il ponte 3, tanto che noi riuscivamo abbastanza agevolmente ad ammainare le zattere dal ponte 4 al ponte 3 ed a fare imbarcare i passeggeri da tale ponte. La stessa cosa riusciva abbastanza bene per le imbarcazioni. Infatti, l'ammaino delle imbarcazioni del lato dritto era stato completato e non c'erano più lance da ammainare, e i capi lancia avevano già iniziato a trasportare i naufraghi a terra e tornavano indietro sotto bordo, sempre sul lato dritto, per imbarcare altri passeggeri da portare in salvo a terra. Questa procedura, che non era codificata in alcun manuale ma è stata improvvisata da noi vista la situazione, è risultata molto veloce nelle prime fasi, ma la nave continuava ad inclinarsi sempre di più sul lato dritto fino a rendere praticamente impossibile ulteriori imbarchi di naufraghi. Ricordo che io sono imbarcato su un tender condotto da Giovanni Iaccarino dopo aver fatto salire tutti i passeggeri che erano con me. Abbiamo portato i naufraghi a terra e siamo tornati con il tender di nuovo sotto bordo perché abbiamo visto che c'erano ancora altre persone che, dai locali interni della nave, uscivano verso l'esterno sul ponte 3, mentre il ponte 4 ci sembrava ormai vuoto. Il ponte 3 era ancora agibile e siamo riusciti ad avvicinarci di nuovo. Scavalcando la ringhiera del

ponte 3, i passeggeri potevano agevolmente salire a bordo del tender ed in questo modo siamo riusciti a fare due viaggi. In questa fase ho visto il comandante Schettino ed il K2 Bosio proprio sul ponte 3 intenti ad aiutare i passeggeri a salire su un'altra landa. Ero a circa 40-50 metri da loro. Non sono però in grado di dire con certezza che ore fossero, credo tra le 23.00 e la mezzanotte. Poi la nave ha aumentato lo sbandamento tanto che il nostro tender è rimasto incastrato sotto un braccio di carico delle lance. Siamo riusciti fortunatamente a liberare il tender e ad allontanaci. In questa fase abbiamo raccolto una decina di naufraghi dall'acqua. Tra i naufraghi recuperati c'era proprio il K2 Bosio. Lo abbiamo visto tutto bagnato sopra un battello d'emergenza in avaria. Ci ha fatto segnali per farsi riconoscere e noi lo siamo andati a prendere. Non ho visto altri passeggeri in acqua.

D: Ha visto passeggeri gettarsi o cadere in mare?

R: Personalmente non ho visto nessuno gettarsi in mare o cadere ma mi è stato riferito in seguito dagli altri colleghi, a operazioni concluse. Certo qualcuno in acqua c'era tanto che noi, come detto, ne abbiamo recuperati circa una decina che abbiamo portato in salvo a terra. Anche il K2 Bosio è stato lasciato a terra in questa circostanza. Successivamente abbiamo fatto un altro viaggio, questa volta sul lato sinistro perché la nave era ormai completamente abbattuta sul lato dritto e nessuno avrebbe potuto più calarsi da quel lato. Con me e Giovanni Iaccarino sono venuti quattro abitanti dell'isola per darci una mano a recuperare altra gente. Dapprima ci siamo avvicinati alla zona dello squarcio, in corrispondenza della quale abbiamo avvistato molta gente in attesa di essere tratta in salvo. Credo che la gente fosse concentrata sulla paratia fino al ponte 3. I naufraghi erano letteralmente seduti sulla fiancata della nave in attesa che qualcuno li recuperasse. Però da quella posizione era particolarmente difficoltoso recuperarli e quindi

ci siamo spostati leggermente a proravia della nave dove c'era un altro gruppo di circa 150/160 persone, sufficienti a riempire il tender. I naufraghi che abbiamo dovuto lasciare in attesa sono stati recuperati da una motovedetta della Guardia Costiera che ha potuto utilizzare uno zatterino su cui si sono lanciati i naufraghi per poi essere imbarcati sulla motovedetta. Nel gruppo più a proravia c'era il capo pompiere, un indonesiano di cui non ricordo il nome che ci ha aiutato a fermare la lancia ben salda allo scafo in modo da fare scivolare i naufraghi lungo la fiancata quasi fin dentro il tender. In effetti bastava fare un piccolo salto per essere al sicuro dentro l'imbarcazione.

D: Chi è rimasto sul ponte?

R: Non so rispondere perché appena è stato dato l'allarme mi sono subito recato sui ponti esterni, alle imbarcazioni.

D: Durante tutte le concitate fasi da lei descritte, c'era qualcuno che coordinava l'evacuazione ed impartiva ordini e disposizioni?

R: Io ero in collegamento radio con il K2 Bosio e gli dicevo di mandare i passeggeri al ponte 3 perché si riusciva ancora a fare un comodo imbarco sulle lance.

D: Ha mai sentito il comandante Schettino o altri dare disposizioni alle imbarcazioni sulle manovre da fare per l'evacuazione o altre disposizioni?

R: Per tutte le fasi dell'evacuazione non ho mai sentito alla radio il Comandante. L'unico che ho sentito è stato il K2 Bosio che chiedeva informazioni al safety officer ed a noi ufficiali sul prosieguo delle operazioni.

D: Sa dove si fossero recati il Comandante ed il K2 Bosio? Sa se sono rimasti insieme fino ai recupero di Bosio e che movimenti hanno fatto?

R: Non sono in grado di dirlo. Dopo aver lasciato il ponte di comando li ho visti solamente al ponte 3 mentre evacuavamo i naufraghi. Poco dopo abbiamo recuperato Bosio ma non ho più

visto il Comandante. Insieme ai miei colleghi ufficiali l'abbiamo visto soltanto in banchina alla fine delle operazioni con le imbarcazioni di salvataggio, mentre cercavamo di individuare i colleghi di coperta.

D: Com'era il Comandante? Era vestito con gli stessi abiti che aveva a bordo? Era asciutto o bagnato? Vi ha riferito quando è arrivato a terra e con chi era durante l'abbandono della nave?

R: Il Comandante indossava gli stessi abiti che erano asciutti. Ha cercato di dirci qualcosa ma io mi sono del tutto disinteressato a quello che aveva da dire e quindi non ho fatto caso alle sue parole, pensavo ad altro, alla mia famiglia.

HUGO DI PIAZZA

Hugo Di Piazza, brasiliano, nato nel 1990, è terzo ufficiale di macchina. Viene sentito il 14 gennaio.

D: Era in servizio al momento dell'evento?

R: Sì, intorno alle ore 21.00 (io svolgo sempre il turno 20-24) ero nel locale eliche di manovra di poppa, poi ho svolto alcuni controlli nel locale magazzino intorno alle 21.25-21.30, quindi intorno alle 21.35 mi sono recato nel locale frigo-cambusa. Appena chiusa la porta stagna; mi sono accorto che c'era qualcosa che non andava dal momento che ho percepito che la nave pendeva verso sinistra. L'acqua arrivava dal lato sinistro dell'unità ; ho avvertito lo sbilanciamento ma non ho sentito nessun rumore a parte una forte vibrazione tipica della sala macchina. L'acqua arrivava ad ondate io mi trovavo nel ponte C, sotto la linea di galleggiamento. A quel punto sono tornato nel locale magazzino aprendo velocemente la porta stagna. Avrei voluto chiamare con il telefono interno il mio capoguardia ma l'ondata in arrivo non me lo ha permesso in quanto se fossi rimasto li sarei stato trascinato via. Mi sono avviato verso l'uscita di emergenza che però non si è aperta; nel frattempo ho percepito che l'acqua stava filtrando dalla parte

superiore della porta stagna ed ho capito che i locale era pieno d'acqua. Ho aperto una terza porta stagna e sono tornato nel locale eliche di manovra e da lì sono salito fino al ponte zero. Sino a quel momento non ho incontrato nessuno. Mi sono recato in sala controllo propulsione per avvisare il capo guardia circa la grave situazione in atto. Trovatolo ho riferito lui circa tale situazione; lui ha contattato il ponte ma no so con chi abbia parlato. Il ponte ha dato ordine di controllare se le porte stagne fossero chiuse lo avevo verificato pochi minuti prima che le stesse erano chiuse. Io ed altri colleghi abbiamo cercato di scendere sul ponte A per controllare eventuali infiltrazioni ma l'acqua era salita tanto da impedirci l'accesso. A quel punto abbiamo controllato i pannelli dell'automazione, rendendoci conto che erano ormai fuori uso. Questo perché l'acqua era arrivata sin a sopra i pannelli. Tutto questo è accaduto in cinque-dieci minuti. Sino a questo momento l'elettricità era ancora funzionante, da lì a poco è iniziato il blackout. A questo punto Pilon Giuseppe ha ordinato di mettere in funzione il generatore di emergenza. È intervenuto nel frangente il sistema ups (batterie d'emergenza). Dopo è stato avviato il generatore di emergenza che però inizialmente non si è allacciato alla rete elettrica se non dopo intervento manuale. Ciò non è servito a niente perché avevamo ormai perso il controllo dell'automazione. Gli unici locali agibili erano il locale eliche di manovra di poppa e il locale compressore di condizionamento di prora entrambi sul ponte C. Il segnale sonoro di falla, anche se non ricordo con precisione l'orario, è stato da me avvertito poco prima che si verificasse il blackout. Siamo rimasti in sala macchine, in attesa che arrivasse il segnale di abbandono nave, segnale arrivato più o meno dopo 30 minuti dal momento in cui ho percepito l'allagamento. A questo punto ci siano diretti sopra per dare soccorso ai passeggeri dividendoci le lance; i passeggeri avevano già indossato i giubbotti e la nave era

inclinata verso il lato dritta creando rischio di scivolare. Io e Pilon abbiamo preso e calato a mare una lancia sulla dritta provvedendo ad imbarcare i passeggeri. Preciso che una lancia può contenere circa 150 persone. L'imbarco è avvenuto in pochissimi minuti e ci siamo diretti, essendo saliti a bordo anche io e Pilon, verso il porto dell'Isola del Giglio, Giunti sull'isola, abbiamo constatato che altre lance erano già arrivate sulla terra ferma ed altre erano in arrivo. Non sono in grado di precisare l'orario. Sbarcati i passeggeri, io e Pilon abbiamo fatto un altro viaggio verso la nave, utilizzando altra imbarcazione. In questo secondo viaggio siamo riusciti a prendere solo due persone, per la difficoltà ad avvicinarsi alla nave, già inclinatasi di molti gradi. Ritornati al porto abbiamo incontrato le forze dell'ordine e altro personale di soccorso, insieme ad alcuni nostri colleghi, mentre continuavano le operazioni di salvataggio. Ci siamo divisi per dipartimenti, sulla terra ferma, ho notato il gruppo degli ufficiali di coperta: inizialmente credo mancassero soltanto il terzo ufficiale donna e Canessa, il secondo ufficiale.

Non ho visto il comandante Schettino.

ALBERTO FIORITO

Alberto Fiorito, nato a Palermo nel 1983, è secondo ufficiale di macchina. Opera e conduce la guardia in macchina; in base alla velocità richiesta, fornisce la potenza adeguata ed inoltre l'energia necessaria alle varie attività. La sera dell'incidente è in servizio.

Viene interrogato il 14 gennaio.

D: Cosa ha visto e sentito al momento dell'evento?

R: Andavamo ad una velocità di 16 nodi. Il carico dei generatori era introno al 68%. Il limite massimo è 90%. Verso le 21.00 sono stato chiamato dalla plancia da Ciro Ambrosio, almeno così mi sembra, il quale mi informava che avrebbero ridotto la velocità per fare l'inchino all'Isola del Giglio, cioè per

accostarci all'Isola.

Ciò per consentirmi di gestire meglio il bilancio termico. L'inchino non viene fatto sempre, ma parecchie volte. Sicuramente le ultime tre volte nella tratta Civitavecchia-Savona è stato fatto. Io per le mansioni che svolgo non so qual è la rotta tracciata dal Comandante. Verso le 21.30, fatta la riduzione a ca. 15 nodi, ho avvertito una sbandata a dritta, poi tutta a sinistra istantaneamente, poi ancora tutta a dritta. Tutto mi volava dalla consolle in un istante ho sentito la botta sotto la centrale. Tutto tremava. Ho capito che avevamo preso qualcosa. Mi sono alzato, ho chiamato giù in macchina per evacuare. Tutti gli allarmi suonavano. Mi sono allontanato dalla centrale per aprire l'aspirazione grandi masse. Scendendo alla rampa del ponte B nel locale generatori di prora ho aperto la porta e ho visto lo squarcio nella fiancata della nave e l'acqua che entrava. Sono rientrato in ufficio e ho visto che avevano messo la propulsione 0 e i pannelli della propulsione erano spenti. Ho dato il comando per la chiusura delle valvole di compartimentazione per impedire il passaggio di acqua tra i locali. Nel giro di due minuti era già tutto allagato. Ho aperto la porta del locale quadro elettrico principale per accedere poi al locale dei generatori di poppa per scendere al ponte A ma c'erano già quasi due metri di acqua. Pilon mi ha chiesto di aspirare ma era già tutto sommerso d'acqua e le pompe non giravano. Il blackout è stato quasi immediato. Il diesel di emergenza è partito, ma non si è attaccato al quadro elettrico generale. Ciò è stato fatto da Petrov e Tosso manualmente con un cacciavite. Le porte stagne erano chiuse e Pilon parlava con il ponte. Abbiamo contato che 5 locali erano allagati e sappiamo che fino a 3 la nave può reggere fino a 3 locali allagati. Sono giunti diversi colleghi e l'Ufficiale laccarino. È stato dato il segnale di emergenza generale, poi quello di abbandono della nave. Il primo segnale è arrivato dopo circa mezz'ora. Ho preso i

documenti macchina, sono andato al tender n. 16 dove li ho lasciati. Arrivato il segnale di abbandono ho fatto salire sulla lancia i passeggeri e ho atteso l'ammaino, poi per l'afflusso di passeggeri che c'era ho cercato un'altra lancia. La nave si inclinava sempre di più e dunque sul lato sinistro non si riuscivano più ad ammainare le lance. Con il collega, Guida, abbiamo cercato di aiutare ad ammainare le lance. Abbiamo consigliato ai passeggeri di andare sul lato a dritta perché da quel lato le lance erano state calate. Al ponte 3 si era già a pelo di acqua. Ho visto arrivare il nostromo con la lancia e mi si è aperto il cuore perché ho capito che ero salvo. Sono stato portato a terra e mi sono messo alla guida di una lancia per cercare di recuperare altri passeggeri. Per problemi tecnici siamo dovuti però rientrare a terra. Non so cosa abbia fatto il Comandante, le voci che ho sentito è che si sia buttato in acqua, presumo prima che tutti i passeggeri venissero evacuati. Le mie mansioni in caso di. emergenza sono indicate nel prontuario che consegno e viene allegato al presente verbale.

CARLOS GARRONE

Carlos Garrone, nato in Argentina nel 1974, è primo ufficiale di macchina agli esterni (hotel engineer). Al momento dell'impatto non è in servizio, ma in cabina al Ponte 5, lato sinistro nave.

D: Mentre si trovava in cabina al momento dell'incidente cosa ha percepito?

R: Ho percepito uno sbandamento di circa 5-6 gradi e successivamente un forte scossone e delle forti vibrazioni, con successivo arresto del sistema elettrico e mi sono precipitato in sala controllo propulsione al ponte 0. Arrivato al ponte 0 ho visto una gran confusione, ho cercato invano di avere informazioni sull'accaduto ma vedendo lo stato di agitazione generale e non avendo nessun riferimento certo di quello che era successo. dopo circa tre minuti mi accingevo insieme al

Capo Macchina Antonio Borghero a trovare un punto più idoneo e sicuro per accedere alla sala macchine per verificare il motivo del blackout. Dopodiché ho intrapreso il tentativo di scendere in sala macchine seguito dall'ottonaio Nicolay (non ricordo il cognome) trovandomi nella situazione di totale sgomento quando mi sono accorto che la nave sbandava a sinistra e la sala macchine era allagata per circa 1,5 metri. Cercando di capire in breve tempo da dove provenisse tutta quell'acqua intanto azionavo manualmente l'aspirazione grandi masse e dopodiché ho effettuato un giro di ispezione veloce per capire da che parte provenisse tutta quell'acqua, quando mi sono reso conto che la zon verticale 3 si stava allagando velocemente raccoglievo i miei uomini e risalivo alla sala controllo propulsione per dare informazioni al Direttore di ciò che io avevo visto. A questo punto con l'ottonaio correvo verso poppa per verificare la possibilità di scendere nelle zone verticali n. 2 e 1 e mi rendevo conto dall'apertura delle porte di accesso che l'acqua saliva molto velocemente arrivando quasi di certo a sommergere il ponte B. Successivamente ho chiuso la porta e mi sono recato verso la zona verticale 1 ed ho incontrato il Direttore di macchina ed il Capo macchina i quali insieme a me si recavano verso il ponte A della zona n. 2- verticale 1 e ci siamo resi conto che la zona verticale 2 fosse completamente persa. A questo punto siamo ritornati tutti verso la sala di controllo propulsione e dopo un check rapido il Direttore di macchina chiedeva se il diesel di emergenza fosse azionato. Dopodiché sono corso al diesel di emergenza per verificare che fosse già in servizio e in che condizioni si trovasse. Quando sono arrivato nella suddetta sala Ponte n. 11 mi accorgevo che il generatore era funzionante e che all'interno della sala si trovava il Capo elettricista Muscas, l'Ufficiale Elettronico Tosso, l'Ufficiale Elettricista Torto e il 1Ufficiale di macchina che si chiama Petrov e di cui non ricordo il nome. Mentre osservavo il

lavoro degli elettricisti contestualmente facendo un controllo dei dati diesel di emergenza mi sono accorto che la nave ha violentemente cambiato posizione sbandando verso destra. Ho notato che c'erano dei problemi anche al motore di emergenza e al raffreddamento e cercando di capire i motivi sconosciuti cercavo di mettere in servizio ciò che era possibile. Ho sentito dare l'emergenza generale ma con il motore di emergenza in funzione non sentivo alcunché. Quindi decidevo di scendere verso la sala macchine ma al mio arrivo non c'era più nessuno, prendendo per cui una radio dal mio ufficio e correndo verso tutto lungo il ponte 0 per arrivare al ponte di comando mi accorgevo che l'acqua aveva invaso l'officina degli elettricisti.

Raggiunto il ponte di comando ho visto il Comandante in seconda Bosio Roberto ed anche il Capo Macchina Antonio Borghero con il quale riscendo al Ponte 4. Da quel momento in poi ho pensato solamente a portare in salvo i passeggeri e andando da una parte all'altra del ponte 4 per far imbarcare le persone sulle lance dal lato dritto poiché avevo sentito l'ordine di imbarcare da dritto. Dopodiché all'arrivo di una lancia dopo che l'inclinazione della nave era di circa 45 gradi mi sono lanciato sulla stessa atterrando sul tetto. In quel momento decidevo di buttarmi in acqua a recuperare i naufraghi che si trovavano tra la nave e la costa, riuscendo a recuperare due ragazzi dell'equipaggio e notando che la nave ormai era quasi totalmente appoggiata sul lato dritto.

Dopodiché riesco ad uscire dall'acqua stremato e mi sono appoggiato alla banchina vicino a Borghero. L'elettricista Rosen, insieme al Comandante in 1° e il Comandante in 2° ad osservare la nave che procedeva verso l'affondamento.

D: Le è stato impartito un comando da un suo superiore?

R: Ho coordinato il tutto insieme a Borghero.

D: Era la rotta usuale che svolgevate ad ogni viaggio con partenza da Civitavecchia?

R: Credo di sì.

D: È a conoscenza che in passato la nave abbia effettuato rotte vicino l'Isola del Giglio?

R: Non ho conoscenza di questo.

D: Mentre abbandonava la nave ed operava nei confronti dei passeggeri e chi avesse bisogno ha visto il Comandante della nave?

R: No.

D: Le persone che stavano a bordo della scialuppa su cui si trovava sono arrivate sane e salve sull'Isola del Giglio?

R: Sì, integre

D: Fino all'arrivo a terra all'Isola del Giglio ha mai visto il Comandante?

R: No.

D: È a conoscenza che il Comandante abbia dato un ordine prima di scendere da bordo agli altri ufficiali rimasti a bordo?

R: No, non sono a conoscenza se ha dato ordini in merito.

MANRICO GIAMPEDRONI

Manrico Giampedroni, nato a Ameglia (SP) nel 1955, è capo commissario ovvero hotel director della Costa Concordia. Il 16 gennaio 2012 viene interrogato nella sala rianimazione dell'Ospedale Civile di Grosseto. È stato definito il commissario-eroe della nave da crociera per aver salvato diversi passeggeri prima di rimanere ferito, riportando una frattura a una gamba e problemi alla colonna vertebrale. Dopo essere rimasto 36 ore a bordo della Concordia, impossibilitato a muoversi e con il corpo immerso nell'acqua per metà, il 57enne commissario è stato a sua volta tratto in salvo, grazie a un lungo lavoro della macchina dei soccorsi.

A.D.R.: Al momento del crash ero sulla plancia di comando. Gli ufficiali presenti erano la Silvia di cui non ricordo il cognome, Ambrosio Ciro, il marinaio timoniere di cui non conosco il nome, e credo Ursino Salvatore che sicuramente c'era

subito dopo la botta, e credo anche Dimitrio Christidis. C'era pure il maître che subentrava al Tiepoli (Tievoli, ndr), Onorato Ciro, ed una ragazza moldava-rumena tale Domenica. Ero salito insieme al comandante Schettino che mi aveva detto che si sarebbe fatto un passaggio un po' più ravvicinato al porto dell'Isola del Giglio per fare il saluto al paese e alla mamma del maître Antonello Tiepoli che pure era salito in plancia poco prima di noi, e che sarebbe sbarcato il giorno successivo a Savona, ed inoltre ci si avvicinò per salutare un ex-comandante della Costa Crociere andato in pensione da qualche anno tale Mario Palombo, originario del Giglio con casa lì che vive a Grosseto. Ricordo che prima il Palombo era stato contattato telefonicamente da Antonello Tiepoli che dopo averlo salutato gli passava il Comandante che a sua volta lo salutava e ricordo che Schettino gli chiese: Come siamo con l'acqua, intendendo quanto fosse profondo il mare e riferendosi alla navigabilità. Il Palombo per quello che capii disse che c'era acqua però ovviamente non era lì. Palombo gli disse anche che non si trovava al Giglio e che purtroppo non poteva vedere il saluto. Il Comandante poi passò il telefono a me che lo salutai.

A.D.R.: Ricordo che il telefono usato era quello del Tiepoli.

A.D.R: La telefonata avvenne circa 15 minuti prima dell'urto comunque non appena io, il Tiepoli e lo Schettino ci siamo trovati sulla plancia di comando.

A.D.R.: Subito dopo la telefonata il comandante Schettino assunse il comando manuale della nave. Il comando manuale era stato già prima inserito per la deviazione. Per le manovre più delicate come quella il Comandante prende lui la direzione della nave.

A.D.R.: Il Comandante prese posizione davanti al radar ed impartì gli ordini al timoniere ed agli ufficiali presenti che davano la posizione. Io non seguivo questi discorsi che non mi riguardavano per il mio ruolo e perché mi interessava vedere il

Giglio poiché non c'ero mai stato. Mi portai sull'aletta di sinistra per vedere meglio lo spettacolo. Mi accorsi con preoccupazione che eravamo troppo vicino agli scogli. Lo dissi a Onorato Ciro che mi era vicino anche lui a guardare. Lui mi disse: Il Comandante è molto bravo per rassicurarmi. Gli dissi: Ma guarda che siamo sugli scogli. Non ho fatto in tempo a finire la frase che abbiamo preso la botta a poppa sul lato sinistro, credo all'altezza della cambusa

A.D.R.: Dopo la botta la nave è andata immediatamente in blackout. Io sono sceso fino al piano 0 scendendo otto piani.

Incontrai il Pilon ed il Capo macchina Tonio Borghero. Il Pilon mi disse che la situazione era grave. Io stesso mi resi conto che vi erano infiltrazione di acqua cosa di cui mi accorsi fin dall'inizio quando ero ancora sul ponte. Subito dopo andai a fare un giro sul mio punto di riunione sul ponte 3 e mi accorsi che qualcuno dell'equipaggio aveva indossato i salvagente, ho detto ragazzi calma che se i passeggeri vi vedono si agitano. Mi accertai che tutte le cabine erano state evacuate tramite House-keeper, cosa che comunicai con la radio alla plancia di comando.

Dopodiché risalii in plancia passarono circa 20 minuti tra la botta e questi miei movimenti ma non posso essere preciso. La nave quando sono risalito in plancia era inclinata di circa 19 gradi, questa fu la seconda inclinazione rispetto a quella immediatamente successiva all'urto. Sulla plancia vi era il Comandante e gli ufficiali che stavano discutendo in merito all'ordine dell'abbandono della nave.

A.D.R.: L'ordine di abbandono nave non fu dato immediatamente. Io comunque non ero già più lì sulla plancia ma avevo già raggiunto il punto a me assegnato in questi casi per prestare i soccorsi. Comunque vidi il Comandante che era rimasto sulla plancia. Per prestare i soccorsi mi feci tutto il corridoio del ponte A.

Nel frattempo c'era stato un ulteriore inclinazione della nave.

Visto il momento non posso essere preciso sugli orari.

A.D.R.: Posso dire che ho girato per i vari ponti per dare aiuto ai passeggeri fino a che c'è stata un ulteriore inclinazione della nave per cui la situazione si era fatta particolarmente critica.

Ricordo di essere tornato in zona centro prua per soccorrere un gruppo di passeggeri che si trovava da quella parte. Tuttavia per camminare sui corridoi della nave mi muovevo sulle pareti passando sopra le porte che si aprivano verso l'esterno. Dopo averne passate tre o quattro sono caduto come in una botola poiché una porta si è aperta verso l'interno, sarò caduto per circa 4 metri e mi sono rotto una gamba ritrovandomi al ponte 3 del ristorante Milano. Credo di essere svenuto e mi sono risvegliato immerso nell'acqua e sono rimasto da solo sino a che non sono stato ritrovato dai soccorritori.

A.D.R.: La compagnia mi ha contattato telefonicamente sul mio cellulare durante lo sfollamento per chiedermi della situazione e se c'erano feriti ed io riferivo che vi erano alcuni passeggeri feriti lievi.

A.D.R.: Sono risalito in plancia di comando dove c'era il Comandante circa un'ora prima di cadere nella botola. In quell'occasione il Comandante non ricordo cosa mi disse. Ricordo che dopo la botta mi disse subito: Siamo nei guai, questo subito dopo il colpo.

GIOVANNI IACCARINO

Giovanni Iaccarino, nato a Sorrento (NA) nel 1983, è primo ufficiale di coperta. È lui a fare il passaggio di consegne a Ciro Ambrosio, avendo il turno di guardia precedente. Il suo interrogatorio si svolge il 15 gennaio.

D: Racconti i fatti accaduti nel viaggio che è cominciato da Civitavecchia il giorno 13 gennaio 2012.

R: Alle ore 18.00 circa ho dato inizio, a Civitavecchia, alle fasi previste dalla check list come da procedura della compagnia insieme all'allievo Caussi. Alle ore 18.15 circa, dopo che avevo già ultimato il controllo sul piano di viaggio cartaceo ed elettronico, il Comandante è venuto personalmente in plancia e ha ordinato al 2Ufficiale Canessa presente di modificare la parte della navigazione che riguardava il transito nei pressi dell'isola dei Giglio e precisamente questa nuova impostazione prevedeva una navigazione che in gergo di definisce turistica e che consiste nel transitare, a breve distanza, da un luogo di particolare interesse paesaggistico. Materialmente la modifica della rotta è stata apportata dal 2Ufficiale Canessa. Il Comandante l'ha approvata. La rotta precedentemente pianificata prevedeva di sicuro il passaggio a maggiore distanza dalla costa. Ritengo a più di 3 miglia, mentre la rotta poi approvata contemplava che detto passaggio avesse luogo a distanza minima di 0,5 miglia dall'Isola del Giglio lasciando la stessa a sinistra della nave. Preciso che, a mia conoscenza, questa è la prima volta in cui, da quando sono imbarcato a bordo di questa nave, viene pianificata una manovra simile nei pressi dell'isola in questione.

()

D: Quanto è durata la manovra di disormeggio?

R: Siamo partiti da Civitavecchia intorno alle ore 19.00 del 13 gennaio 2012 e, nello specifico, alle 19.00 è stato dato il pronti in macchina e alle ore 19.12 è stato dato il finito in macchina. Successivamente la nave ha proseguito la navigazione con al comando lo stesso Comandante fino alle ore 19.15 circa. Dopo tale orario il Comandante mi ha lasciato il governo e la responsabilità della navigazione. Mi ha lasciato il comando con rotta 255° circa e ho proseguito la navigazione regolarmente, il Comandante, prima di lasciare la plancia mi ha lasciato verbalmente la consegna che prevedeva che venisse chiamato dalla seconda guardia quando la nave si sarebbe

trovata a 6 miglia prima dell'Isola del Giglio. Per far sì che il personale di guardia si ricordasse con certezza di chiamare il Comandante, ho impostato sulla cartografia elettronica una linea visibile di circa 6 miglia. L'allievo ha chiamato Compamare Civitavecchia per fornire i dati di partenza relativi alla navigazione tra cui il numero complessivo di persone a bordo (4231). Dopo qualche minuto ho trasferito il governo del timone da manuale a track pilot modalità course che consente alla nave di seguire una rotta impostata dall'ufficiale di guardia. Ho navigato con questa modalità fino a quando ho impostato rotta 302° intorno alle ore 19.45 circa. A questo punto ho trasferito track pilot su modalità track che consente la navigazione integrata.

D: Cosa intende per navigazione integrata?

R: Intendo che questo sistema consente alla nave si eseguire un piano di viaggio preimpostato.

D: Fino a che punto ha tenuto il comando della navigazione?

R: Sono stato di guardia fino a qualche minuto dopo le ore 20.00 in quanto a quest'ora è previsto il cambio guardia. Sono stato rilevato dal I Ufficiale di seconda guardia Ciro Ambrosio al quale ho passato le consegne standard della navigazione. La nave seguiva rotta 307 circa su modalità track. Ho informato il montante sul particolare che la rotta pianificata, nei pressi dell'isola dei Giglio gli risulterà differente dal solito in quanto il Comandante ha previsto una navigazione turistica presso quell'isola, Gli ho ricordato anche che il Comandante doveva essere chiamato a 6 miglia prima di arrivare all'Isola del Giglio. Ambrosio ha confermato di avere ricevuto correttamente tutte le consegne e che pertanto potevo lasciare la guardia. Sono uscito dal ponte di comando qualche minuto dopo le 20.00 e del cambio rotta pianificato dal Comandante lo stesso Ambrosio non mi è parso meravigliato.

D: Cosa ha fatto dopo aver terminato la guardia?

R: Sono andato in cabina del Canessa verso le ore 21.15 situata al ponte 5 Rua Nave cabina 5505'.

D: Dopo cosa è successo?

R: Alle ore 21.30 circa abbiamo insieme avvertito una sbandata dapprima piuttosto regolare a sinistra poi molto accentuata e immediatamente dopo abbiamo sentito delle forti vibrazioni e un breve calo di tensione che mi hanno fatto subito pensare che la nave avesse urtato qualcosa. Immediatamente, considerato la mia negativa impressione su quello che stava accadendo, mi sono recato spontaneamente, insieme al secondo ufficiale Canessa, sul ponte di comando raggiungendovi in pochi attimi.

D: Chi era presente quando è salito sul ponte comando?

R: Il Comandante, il primo ufficiale Ciro Ambrosio, il secondo ufficiale Salvatore Ursino, il terzo Ufficiale Silvia Coronica, allievo ufficiale Stefano Iannelli, il marinaio Timoniere Jacob Rusli Bin che era al timone e forse anche il primo ufficiale Bongiovanni Andrea. Non sono certo della presenza di altre persone perché il mio primo sguardo è stato il GPS in quanto, avendo avuto l'impressione che la nave avesse urtato qualcosa volevo verificare l'attuale velocità, il governo della nave, la carta elettronica e i valori della propulsione per effettuare una valutazione personale ed immediata degli eventuali danni subiti e per avere una idea di cosa stesse realmente accadendo.

D: quali valutazioni ha fatto?

R: La nave era leggermente sbandata a sinistra. Ricordo che la nave faceva circa 9 nodi, suonavano allarmi di tutti i tipi, ad esempio governo della nave, allarme timone, bilanciamento nave fuori uso. Il pannello per effettuare il bilanciamento della nave era in failure. Inoltre pannello relativo al controllo dei valori della propulsione era tutto in allarme. Tutto questo controllo l'ho effettuato in meno dl dieci secondi e ho subito

valutato che fosse successo qualcosa di molto grave in quanto sapevo che la zona è piena di scogli affioranti e non.

D: Quali conversazioni ha udito durante la sua permanenza in plancia?

R: Durante questi pochi secondi è giunto il comandante in seconda al quale il Comandante ha pronunciato espressioni del tipo Bosio ho commesso una leggerezza. Ho sentito anche la seguente espressione rivolta dal primo ufficiale Ambrosio al Comandante confermo, tutte le porte stagne sono chiuse. Il comandante in seconda immediatamente mi ha ordinato di andare a controllare che cosa fosse successo ai ponti inferiori e ha contemporaneamente informato il Comandante sull'ordine che mi stava impartendo.

D: Entrando in plancia comando ha percepito che anche il Comandante avesse fatto la stessa sua valutazione di estremo pericolo?

R: Io ho avuto la sensazione immediata che il Comandante avesse già intuito che la nave avesse urtato qualcosa e che fosse in preda ad una condizione di grande sconforto.

D: Cosa nello specifico il comandante in seconda Bosio le ha chiesto di andare a controllare?

R: Mi ha detto solo di andare a controllare i compartimenti dei ponti più inferiori possibili. Quindi mi sono recato insieme al comandante in seconda imbarcante sig. Christidis che in quei momento ho visto nelle mie vicinanze e che mi ha seguito fino al ponte 0 nella sala controllo propulsione. Nella sala controllo propulsione era presente un gran numero di personale di macchina al quale non ho chiesto nulla ma ho percepito dal loro sguardo che era successo qualcosa di molto grave. Dalla sala propulsione mi sono diretto da solo nella sala macchina perché ho valutato che gli allarmi visionati in plancia indicassero che la situazione non era regolare e che fossero stati fortemente compromessi gli apparati di propulsione inoltre, sapendo che la

nave è basata sull'elettronica, il mio unico obiettivo era quello di verificare la propulsione dei diesel generatori e dei PEM cioè trasformatori e i quadri elettronici di distribuzione.

D: Qual era la situazione in sala macchina?

R: Il locale macchina è molto grande e nella zona che ho ispezionato non ho visto nessuno. Sono entrato prima nell'accesso che porta all'area dei generatori e ho notato subito la presenza di acqua che sembrava contaminata da idrocarburi, li livello dell'acqua aveva già superato i paioli di circa 1 metro e ho immediatamente informato il ponte di comando nella persona del comandante in seconda circa la possibilità che la nave avesse urtato nei pressi di una cassa nafta in quanto ho visto l'acqua fortemente contaminata. Subito dopo sono risalito al ponte 0 e ho aperto la sfuggita che porta ai PEM. Anche lì ho visto che c'era acqua. Ho avvisato il ponte comando, nella persona del comandante in seconda che anche in quel compartimento c'era acqua. Sono tornato di nuovo al ponte 0 per ricontrollare la zona generatori dove ho incontrato il secondo ufficiale di macchina Marco Guida, il quale mi ha seguito nell'accesso alla zona generatori dove abbiamo accertato che il livello dell'acqua continuava a salire molto rapidamente e in particolare ho notato che il volano del DG (diesel generator) n.2 schizzava acqua, sinonimo che lo stesso era sommerso almeno della metà ma era ancora marciante. Infatti il secondo ufficiale di macchina aveva valutato di azionare lo stop di emergenza per tale generatore ma non è stato possibile a causa della presenza di tanta acqua. Anche quest'ultima situazione è stata riportata immediatamente alla sala comando nella persona del comandante in seconda e ho nello specifico detto DG1, DG2 e DG3 allagati il livello dell'acqua sale ed esce acqua dal volano del DG2. Subito dopo sono andato a verificare di seguito il locale truster di poppa e ho comunicato che era asciutto, poi sono andato verso il locale truster di prora e ho

comunicato che era asciutto, A questo punto sono ritornato al locale generatori per verificare il livello dell'acqua e nel frattempo la nave invertiva il lato dello sbandamento da sinistra a dritta con una inclinazione che secondo una percezione personale era molto significativa. In quella occasione ho percepito che era stata calata l'ancora di dritta.

Nel locale generatori ho percepito che tutti e sei generatori erano sommersi e che il livello dell'acqua era a meno di tre metri dal ponte 0. Ho immediatamente comunicato la situazione al ponte comando dicendo testualmente e con enfasi confermo DG1 DG2 DG3 DG4 DG5 E DG6 PEM 1 PEM 2 allagati il livello dell'acqua sta arrivando ad un metro dal ponte 0. Ricevevo risposta Ok come conferma di ricezione del messaggio. A questo punto non sentendo originare alcuna disposizione da parte dei ponte di comando ho avuto timore di perdere la vita e che fosse pregiudicata quella di oltre 3100 passeggeri circa e di più di 1000 di equipaggio, Avendo seguito parte finale della costruzione della nave avevo la percezione che la nave avesse uno standard di sicurezza improntato sull'elettronica che allo stato dei fatti era completamente compromesso. Ho pensato di azionare le pompe di esaurimento di emergenza dal computer MARTEC situato in sala macchina ma non vi è stato nessun azionamento delle pompe. A questo punto ho chiesto al ponte comando di azionare dal computer MARTEC del ponte comando le pompe di emergenza invertendo in tal modo l'ordine gerarchico nelle comunicazioni. Ho ricevuto risposta azionare le pompe di emergenza da MARTEC ricevuto. A questo punto ho cercato insieme al secondo di macchina di effettuare una azione estrema andando presso la sfuggita del ponte 0 nei locale condizionamento dove sono presenti delle pompe che il secondo di macchina ha provato ad avviare dal comando di avviamento locale con esito negativo. Questo tentativo avrebbe consentito di far capire al

ponte comando che la permanenza in sala macchina era ormai un inutile rischio non essendo possibile alcun intervento in locale perché la nave era completamente ingovernabile. Mi rendevo conto anche che aumentava il grado di sbandamento della nave sempre sul lato dritto. A questo punto sono riuscito tramite un telefono situato nel locale condizionatori a chiamare il ponte comando confermando ulteriormente che nessuna pompa poteva essere avviata e mi è stato ordinato di uscire da quel locale. Non ricordo chi mi abbia dato quell'ordine ma mi sembra che sia stato dato dal safety officer sig Pellegrini o dal sig Canessa. Sono andato al ponte 0 nei pressi della pescheria che si trova a poppavia della nave e ho comunicato che l'acqua aveva superato il ponte 0 e alcuni oggetti cominciavano a galleggiare nel corridoio nel lato dello sbandamento della nave. Successivamente sono tornato alla sala propulsione dove il direttore di macchina e il secondo di macchina mi hanno esortato a non fare più ispezioni in quanto la situazione era al limite e che dovevamo solo abbandonare la nave. A questo punto il sig Tonio Borghero, direttore di macchina in seconda, è partito per andare sul ponte comando per comunicare presumibilmente al Comandante, che era ormai troppo pericoloso ed inutile continuare a restare in sala macchina.

Nonostante ciò sono tornato da solo verso gli ascensori passeggeri di poppa e ho comunicato al ponte comando che l'acqua aveva superato di un metro la base dell'ascensore di poppa.

D: Quanto tempo ha richiesto questa ispezione?

R: È difficilissimo per me avere idea del tempo trascorso, mi è sembrata una eternità.

D: Durante le ispezioni in sala macchina ha sentito che venivano originate comunicazioni per i passeggeri?

R: Non sono in grado di stabilire con certezza quando sia avvenuta la prima comunicazione da parte del comando rivolta

ai passeggeri in quanto perdevo la cognizione del tempo. Certamente non è stato nell'immediato. Ricordo che il primo annunzio è avvenuto dopo la seconda o terza volta che avevo ripetuto al comando che il DGI DG2 DG3 DG4 DG5 E DG6 PEM 1 PEM 2 erano allagati.

D: Cosa è stato comunicato ai passeggeri e da chi?

R: La voce era del cruiser director di cui non ricordo il nome e diceva che c'era stato un guasto tecnico e c'era stato un blackout, di stare tranquilli e mantenere la calma. Non veniva data nessuna comunicazione di emergenza generale come ritenevo necessario dare considerato che la situazione riferita al ponte comando era evidentemente ed altamente compromessa in quanto la nave non è ridondante in due compartimenti diversi nel senso che il compartimento di gestione elettronica (quadri elettrici PEM ed altri) non è ovviata dalla presenza di altri quadri elettrici ed apparati di distribuzione elettrica.

D: Quando ha sentito il segnale di emergenza generale?

R: Non ricordo l'ora ma era trascorso ancora altro tempo dopo aver comunicato alla plancia che l'acqua aveva superato di un metro la base dell'ascensore passeggeri di poppa.

D: Cosa ha fatto dopo?

R: In pochissimi secondi sono salito al ponte 5 che è il ponte principale per le attività dei passeggeri e ho visto una situazione di panico e disperazione tra i passeggeri che incontravo e che invitavo ad andare al ponte 4 verso le master station ed invitavo inoltre ad indossare i giubbotti di salvataggio, anche perché lo sbandamento continuava ad aumentare che ritengo potesse aver raggiunto i 15/20 gradi. Pertanto mi sono reso conto che il flusso di passeggeri si incanalava verso il ponte 4 e ho deciso di andare sul lato dritto, essendo quello il lato dei mio tender ed essendo quello il lato dove la nave era sbandata, per verificare l'ordine dei passeggeri e la presenza dei Crew Member nelle rispettive lance di salvataggio invitandoli a posizionarsi

correttamente e a prepararsi per l'abbandono nave.

D: Riceveva istruzioni da parte del ponte comando?

R: Non ho più tenuto conto del portatile uhf perché c'erano tante persone che chiedevano aiuto e ho ritenuto opportuno concentrarmi sulla assistenza ai passeggeri.

D: Qual è il suo ruolo durante la situazione di Allarme generale?

R: Assistenza al Comandante sul ponte comando ma non ho ritenuto necessario raggiungere la plancia tenuto conto che vi erano già presenti tanti ufficiali. Tale circostanza la ricavavo dalle comunicazioni intercorse in precedenza durante le quali sentivo la presenza di tanti ufficiali sul ponte comando e anche perché la stabilità della nave era ormai compromessa e l'unica azione da intraprendere era l'abbandono della nave.

D: Quando è stato dato l'ordine di abbandono nave?

R: Non ricordo l'ora ma ricordo che è trascorso poco tempo dall'allarme generale e che lo stesso è stato annunciato presumibilmente dal comandante in seconda ma sicuramente non dal Comandante.

D: Cosa ha fatto quando ha sentito l'ordine di abbandono nave?

R: Innanzitutto l'ordine non è stato succeduto dai previsti segnali acustici di abbandono nave. Io ero comunque già presente sul ponte 4 e ho continuato a dare assistenza alla operazioni di evacuazione al personale e ai passeggeri che avevano già occupato la gran parte delle 13 lance di salvataggio posizionate dal lato dritto della nave. In particolare l'ammaino delle lance è articolato in tre fasi e nello specifico prevede il rilascio delle ritenute d'accosto, l'estensione e l'ammaino. Io ho provveduto a facilitare ad alcune lance la prima fase e cioè quella di rilascio della ritenute di accosto.

D: Le fasi di abbandono nave si sono svolte secondo le procedure?

R: Sono saltati tutti gli schemi anche perché il tempo trascorso tra l'allarme generale e l'abbandono nave è stato molto breve. La nave continuava ad aumentare il grado di sbandamento. Nonostante ciò il personale delle lance ha eseguito con discreta capacità le operazioni di ammaina delle stesse tale da consentire che tutte le lance venissero ammainate e liberate. Quando mi sono reso conto che molte lance erano pronte per essere ammainate ho deciso, avendo anche visto che a bordo della mia lancia vi erano circa 150 persone in evidente agitazione, di procedere all'ammaina del mio tender. Una volta giunto in acqua mi sono liberato dai ganci che mi tenevano alla nave ed ho stazionato alcuni minuti in zona per accertarmi che non vi fossero persone in acqua.

D: Lei aveva fiducia nelle capacità del Comandante?

R: Per le capacità marinare senz'altro sì e ritengo che dalla sua capacità pratica ho imparato molto e molto altro avrei potuto imparare poiché dimostrava di possedere una considerevole padronanza dell'arte marinaresca intesa in sensi tradizionale che reputo essere parte fondamentale delle qualità di un ufficiale di marina. Avvertivo anche che nutriva fiducia verso di me nonostante fosse il mio primo imbarco con lui. Inevitabilmente notavo una distanza verso il suo modo di intendere. Ritengo che sia una persona di talento e che abbia una innata arte marinaresca. Il suo talento non era accompagnato però dalla consapevolezza e dal rispetto dei limiti estremi.

D: Dopo aver abbandonato la nave, una volta al sicuro ha chiesto se qualcuno degli ufficiali del ponte di comando avesse suggerito al Comandante di abbandonare la nave?

R: Mi è stato riferito da Canessa che egli avrebbe suggerito ai comandante Schettino di ordinare l'abbandono nave.

D: Conosce i motivi per cui il Comandante aveva deciso di fare questo passaggio così vicino all'isola dei Giglio?

R: Un membro dell'equipaggio aveva piacere di fare il cosiddetto saluto. So che si trattava del primo maître.

D: Come reagisce il comandante Schettino in situazioni di stress?

R: L'ho visto talvolta irato, tale condizione non era connessa con fatti non necessariamente di primaria importanza come quelli attinenti alla navigazione. In caso di maltempo ad esempio reagiva bene dimostrando di avere esperienza e determinazione. A riguardo vorrei riportare un evento accaduto il 17 dicembre 2011. Eravamo in porto a Marsiglia e dovevamo andare a Barcellona. Dalle 08.00 del mattino spiravano venti nord occidentali con raffiche fino a 50 nodi. Il Comandante fece un debriefing come è suo solito fare in queste circostanze ed in quella occasione ha fatto personalmente un sopralluogo in banchina per un eccesso di zelo in quella occasione, nonostante le condizioni meteo proibitive, con grande tranquillità ha eseguito la manovra di disormeggio e di uscita dal porto di Marsiglia.

D: Una volta ammainata la sua lancia ha notato che vi fosse presenza di persone in mare?

R: No, nella prima ammainata non ne ho viste. Ho percorso parallelamente lo specchio acqueo antistante il lato dritto della nave e ho constatato che a mare non vi era nessuno.

D: Come era la visibilità?

R: Nonostante l'ora notturna le condizioni meteo consentivano una sufficiente visibilità e mi sono aiutato inoltre con il proiettore di scoperta (search light) della lancia, inoltre era possibile ricevere luce in parte dalla stessa nave che manteneva alimentati i proiettori di scoperta (cosiddetti pastorali). A questo punto ho dato uno sguardo alla nave, che intanto continuava vistosamente a sbandarsi, e mi sono reso conto che era ancora numeroso il numero di passeggeri che necessitavano di essere evacuati. Questa scena mi ha indotto

immediatamente a decidere di dirigere presso il porticciolo dell'Isola del Giglio per consentire lo sbarco dei passeggeri che avevo a bordo della lancia per ritornare sottobordo e consentire il recupero di altri passeggeri. Ho valutato inoltre, visto che il ponte n 3 era ormai a 4 metri circa dal livello del mare, che le operazioni di evacuazione potessero essere effettuate direttamente dalla passeggiata del ponte 3, nel senso che i passeggeri potevano direttamente, dallo stesso ponte, accedere alla scialuppa scavalcando la ringhiera o aprendo un cancelletto. Quando ho raggiunto il porticciolo e mi sono ormeggiato oltre ai passeggeri sono sbarcati anche i 3 membri dell'equipaggio di cui non ricordo i nomi ma trattavasi di un 2° di Macchina e 2 cuochi rispettivamente di nazionalità rumena, italiana e filippina che sicuramente presi dal panico si sono allontanati insieme ai passeggeri.

D: Cosa ha fatto dopo essere rimasto solo a bordo della lancia?

R: Ho deciso di ritornare verso la nave per recupero dei passeggeri, in quel momento 4 persone che si dichiaravano residenti dell'Isola del Giglio, vista la mia decisione a tornare verso la nave, si sono offerti disponibili ad imbarcarsi sulla lancia per aiutarmi.

A questo punto siamo ripartiti a tutta velocità verso la nave e giunto in zona ho notato che c'era un numero di circa 20 persone in acqua che cercava di raggiungere uno scoglio che distava dalla nave circa 30 metri, alcune persone erano già riuscite a salire sui predetto scoglio. Per evitare di travolgere con le eliche i naufraghi, ho deciso di raggiungere a lento moto lo scoglio, di appoggiarmi allo stesso con la parte prodiera della chiglia e di spegnere i motori. Con la torcia ho fatto strada alle persone in acqua per indicare il tragitto da percorrere per raggiungere la lancia. In questo modo sono riuscito a recuperare a bordo circa 15/20 persone. Una volta recuperato le

persone e dopo essermi assicurato che stessero bene (ho consegnato a tutti le tute termiche) mi sono portato sottobordo alla nave presso il ponte 3 che intanto era prossimo a raggiungere il livello del mare (mancava circa 1 metro). Con questa manovra ho consentito il trasbordo diretto di circa 150 persone tra le quali vi era anche il sig. Di Lena (Ufficiale di coperta) che mi ha aiutato al trasbordo in quanto le operazioni erano difficoltose per la presenza dei cavi di alaggio delle lance pericolosi per i naufraghi. Appena la lancia era piena sono tornato in porto per sbarcare le persone e successivamente ripartivo per continuare le azioni di recupero confortato dalla presenza a bordo oltre che dei 4 residenti dei Giglio anche del sig. Di Lena. Tornato sottobordo per la terza volta abbiamo recuperato circa una decina di passeggeri che in preda al panico si erano probabilmente tuffati in acqua, Ho effettuato la medesima operazione relativa allo spegnimento del motore e al recupero in mare dei naufraghi. A questo punto mi sono reso conto che la nave iniziava ad allagarsi anche all'altezza del ponte 3, sentivo il rumore come di piatti che si rompevano, vedevo sdraio ed oggetti vari cadere in acqua e contestualmente vedevo la lancia n 2 spenta ed alla deriva a circa 10 metri dalla nave. Mi sono avvicinato alla stessa e ho visto che a bordo c'era solo il comandante in seconda sig. Bosio completamente bagnato e che si è apprestato a trasbordare sulla mia lancia che intanto avevo affiancato alla sua. A questo punto visto la presenza a bordo della mia lancia di naufraghi infreddoliti ho deciso di tornare nuovamente presso il porticciolo dell'Isola del Giglio per sbarcare gli stessi. Sempre con lo stesso equipaggio, dopo aver sbarcato i passeggeri recuperati ed il comandante in seconda, sono tornato al ponte 3 dove ho trovato una situazione estremamente critica in quanto metà del ponte 3 era completamente allegato. In questa circostanza ho visto due lance, quella di prora occupata dal sig. Scarpato Ufficiale di

coperta e quella posizionata più al centro nave occupata da un marinalo di cui non ricordo il nome, impegnate nel recupero dei passeggeri direttamente dal ponte 3. Nella stessa circostanza, nei pressi della lancia centrale e precisamente sul ponte 3 ho scorto la presenza del comandante Schettino in evidente stato di shock ed un congruo numero di passeggeri che affluivano al predetto ponte. Ho fatto cenno al comandante Schettino per chiedere rassicurazione circa la possibilità di ormeggiare nuovamente al ponte 3 considerando che le gru sbracciate del ponte 4 erano quasi a contatto con l'acqua rischiando di formare una gabbia che poteva intrappolare la mia lancia. A questo gesto il comandante Schettino non mi ha dato risposta e pertanto ho deciso nuovamente di affiancarmi alla nave. In tale circostanza ho recuperato ancora un centinaio di passeggeri. Una volta terminante le operazioni di imbarco di questi ultimi passeggeri e mollata la cima di ormeggio ho notato partire la lancia di prua con a bordo il sig. Scarpato e successivamente quella centrale e ho dato uno sguardo al ponte 3 che mi è risultato assente di passeggeri.

Quando ho tentato di allontanarmi dalla nave mi sono reso conto che la lancia era rimasta incastrata tra i cavi e le gru di estensione del ponte 4. Dopo vari tentativi che hanno portato alla rottura delle sovrastrutture del tender sono riuscito a liberarmi e a raggiungere nuovamente il porticciolo del giglio. Terminata questa operazione di sbarco, con il medesimo equipaggio, sono tornato ancora in zona dove ho subito notato che la nave era sbandata di circa 60/70 gradi, quasi tutti i ponti del lato dritto erano sommersi e che non vi erano persone in acqua. Ho deciso pertanto di dirigermi sul lato sinistro della nave dove scorgevo, sul ponte 4, la presenza di tre gruppi misti tra passeggeri ed equipaggio stazionare a prora, al centro ed a poppa della nave, Nel notare che a prua le predette persone erano soccorse da un mezzo elicottero e che a poppa vi era un

mezzo navale della guardia costiera, ho deciso di portarmi verso il centro nave dove ho notato il sig. Haudi (capo pompiere di bordo) che prestava assistenza ad un congruo numero di persone in preda al panico e che si erano adagiate sul fianco della nave. A questo punto dopo difficili operazioni di ormeggio, rese possibili dall'aiuto prestato dal capo pompiere, abbiamo iniziato il recupero di tutte le persone (circa 100) che si trovavano su quel lato centrale della nave, Anche le operazioni di disormeggio della lancia dalla nave sono risultate difficoltose e solo grazie all'azione del taglio delle cime ad opera dei cittadini del Giglio che erano a bordo con me sono riuscito a raggiungere nuovamente l'isola. Durante l'ingresso nel porticciolo dell'Isola del Giglio, all'altezza del fanale rosso ho notato la presenza in banchina del comandante Schettino. Una volta all'ormeggio il tender risultava ingovernabile in quanto una cima si era avvolta nell'elica del motore di dritta e pertanto sono stato costretto a terminare le operazioni di recupero naufraghi.

Provato e stanco mi sono recato presso il fanale rosso per avvicinarmi ai comandante Schettino dove, una volta raggiunto, lo stesso mi ha chiesto hai idea di quante persone ci siano ancora a bordo o quanti morti ci sono stati? A tale domanda gli ho risposto che a mio parere a bordo c'erano ancora un centinaio di persone e, vista la dinamica dell'incidente, quasi sicuramente dei morti. Il Comandante mi è sembrato estremamente provato.

D: A che ora ritiene di aver terminato le operazioni di evacuazione del passeggeri?

R: Credo intorno alle 04.00

STEFANO IANNELLI

Stefano Iannelli, nato a Genova nel 1991, è allievo di coperta.

Durante la giornata si occupa della sanità delle piscine, delle Jacuzzi e delle acque di bordo e solamente la sera effettua

servizio di navigazione dalle ore 20.00 alle ore 24.00. Al momento dell'incidente al Giglio è in servizio sul ponte di comando. Il 15 gennaio viene ascoltato nella sede dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Santo Stefano.

D: Ha percepito che stava avvenendo un incidente di navigazione?

R: Non l'ho percepito subito perché il Comandante appariva sicuro, come al solito, al comando della nave. Mi sono reso conto della pericolosità degli eventi solo quando il Comandante ha dato urlando l'ordine di accostare a dritta e poi c'è stato l'urto.

D: Chi era presente con lei al momento dell'incidente?

R: Il personale di guardia: il Comandante Francesco Schettino; il 1Ufficiale di Coperta Ciro Ambrosio; il 2Ufficiale di Coperta Salvatore Ursino; il Ufficiale di Coperta Coronica Silvia; Il Marinaio Timoniere Jacob di cui non ricordo il cognome; entrambi i due primi maître di hotel della nave di cui non ricordo il nome e l' hotel director sig. Gianpietroni (Giampedroni, ndr).

D: Chi era il personale di guardia al momento dell'impatto?

R: Il 1Ufficiale di Coperta Ciro Ambrosio era il titolare del servizio di guardia; il Ufficiale di Coperta Coronica Silvia era il sottordine al servizio di guardia. Il 2Ufficiale di Coperta Salvatore Ursino, imbarcato da 9 giorni, era in passaggio di consegne con il 1Ufficiale di Coperta Ciro Ambrosio. Il Comandante durante la navigazione poche volte risiede sul ponte, in quel momento era presente sul ponte di comando per effettuare navigazione turistica preventivamente pianificata alla partenza dal Porto di Civitavecchia.

D: Da quanto tempo era imbarcato a bordo della Nave Costa Concordia?

R: Al momento dell'incidente ero imbarcato da 2 mesi e 2 giorni.

La rotta abituale di crociera effettuata dalla nave tra Civitavecchia e Savona prevedeva il passaggio in mezzo al canale tra l'Isola del Giglio ed il Monte Argentario. Quella navigazione venne pianificata in maniera diversa rispetto alle precedenti; lo dico perché alle 19.50, quando montavo di guardia, notavo che sul sistema di cartografia elettronica integrato al radar, era già stata caricata la variazione di rotta con l'aggiunta di due waypoint (punti di accostata) che distavano 0,5 miglia dalla costa dell'Isola del Giglio.

D: Quali erano le disposizioni impartite dal Comandate per effettuare questo nuovo tipo di navigazione attraverso il canale del Giglio?

R: Avevamo disposizioni di chiamare il Comandante 5 miglia prima del waypoint di accostata pianificato a Sud Est rispetto all'isola. Con rotta compresa tra 280° e 290° ci approssimavamo al predetto punto di accostata con velocità 15 nodi. Il Comandante è stato chiamato in plancia intorno le ore 21.15 - 21.20 a 6,5 miglia dal primo waypoint di accostata. Fino a quel momento deteneva la manovra il 1Ufficiale di Coperta Giro Ambrosio.

D: Quando il Comandante ha assunto la responsabilità della navigazione?

R: Il Ufficiale di Coperta aveva iniziato ad accostare, quando il Comandate ha assunto la titolarità della manovra continuando per la rotta di 295° e dando l'ordine di aumentare la velocità a 16 nodi. In quel momento ci trovavamo a 0,5 miglia dalla costa. In questo momento mi trovavo davanti all'inclinometro (sistema di lettura del grado di sbandamento dell'unità) per correggere l'eventuale sbandamento della nave in caso di eccessiva inclinazione con il sistema di riempimento delle casse di zavorra.

D.: Quanto tempo è intercorso tra l'assunzione della manovra da parte del Comandante ed il verificarsi

dell'incidente?

R: L'incidente si è verificato non più tardi di 10 minuti dall'assunzione della manovra da parte del Comandante; nello specifico il Comandante ha cercato di manovrare accostando tutto a dritta, tuttavia l'elevata velocità di manovra ha portato la parte poppiera sinistra della nave a scarrocciare (scivolare) verso la costa. A quel punto ho guardato verso sinistra ed un secondo dopo ho sentito un forte colpo con vibrazioni successive allo scafo.

D: Quali azioni sono state intraprese al momento dell'impatto della nave sugli scogli?

R: Il 1Ufficiale Ciro Ambrosio ha ordinato al Ufficiale di Coperta Silvia Coronica, senza che il Comandante ne avesse dato disposizione, di chiudere tutta la portelleria stagna che fino a quel momento era aperta. Il Comandante esclamò mamma mia cosa ho fatto!, mamma mia cosa ho combinato!, non impartendo nell'immediato nessun disposizione sul da farsi. Ricordo subito dopo l'urto un breve blackout di circa due secondi, successivamente, all'accensione delle luci, il Comandante ha ordinato al 1Ufficiale Ambrosio di contattare il Nostromo e di mandarlo a prua. Il 1Ufficiale mi richiedeva di rintracciare il Nostromo e di dirgli di andare a prua. In questi momenti la nave continuava ad essere dritta seppur con un lieve sbandamento a sinistra e con la prua verso Nord; non curandomi di dove ci trovavamo eseguivo in maniera celere l'ordine impartito. Preciso che subito dopo l'impatto sono arrivati sul ponte di comando tutti gli ufficiali di coperta e le hostess. Stavo scendendo le scale e all'altezza del ponte n°6 ho incontrato il Nostromo al quale riferivo quanto disposto, successivamente risalivo sul ponte di comando.

Al mio ingresso in plancia, veniva comunicato che una signora al ponte n°4 lato sinistro di fronte ai negozi si era infortunata. Preciso, in tale circostanza, che sul ruolo d'appello

le mie funzioni sono proprio quelle di capo squadra Team A recupero e trasporto infortunati, pertanto, in automatico mi sono precipitato nella zona interessata ed ho prestato assistenza insieme al resto della squadra alla passeggera infortunata. Da questo momento in poi non faccio più ritorno sul ponte di comando.

D: Cosa ha fatto dopo aver prestato assistenza all'infortunata?

R: Sono stato raggiunto dall'altro allievo Andrea Calissi sul ponte 4 e dopo aver comunicato al ponte le condizioni dell'infortunata, siamo rimasti in attesa di disposizioni. In questi frangenti udivo via interfono la voce delle hostess che in diverse lingue comunicavano un problema ad un generatore elettrico non specificando la causa e tranquillizzando i passeggeri.

D: Ha assistito o può riferire circa comunicazioni tra il bordo e la Capitaneria di Porto?

R: Non ho né visto e né sentito nessuna comunicazione fatta alla Capitaneria di Porto o ad altra autorità che specificasse l'incidente occorso. Dopo l'incidente, una volta in paese sull'Isola del Giglio e nello specifico nella chiesa dove eravamo accolti inizialmente, il 2Ufficiale Canessa ha riferito a me ed altri ufficiali presenti (Iaccarino; Scarpato; Ursino; Di Lena; Calissi; Spadavecchia) che tra l'emergenza generale e l'abbandono della nave, il comandante Schettino discuteva sul da farsi dell'emergenza al cellulare di bordo non so riferire con quale interlocutore.

D: Ha sentito la comunicazione di emergenza generale?

R: Ho sentito la comunicazione di emergenza generale circa venti minuti dopo il secondo annuncio del problema al generatore

comunicato dalle hostess via interfono. In quel frangente venivano emessi sette fischi brevi seguiti da un lungo, ad

indicazione di emergenza generale, con l'invito alle persone di portarsi alle zone di imbarco secondo il piano di evacuazione. Comunico che la nave in quel momento aveva uno stato di sbandamento molto evidente, ed io ho recuperato il salvagente personale dalla mia cabina e mi sono diretto alla mia zona di imbarco che era a prora via ponte 4 lato sinistro. In quella occasione ho sentito il rumore tipico delle maglie della catena dell'ancora a cui veniva dato fondo, sono certo che fosse l'ancora di dritta quella ammainata.

Non essendo ancora stato dato l'ordine di abbandono nave sono rimasto in zona di imbarco zattere per l'equipaggio. Nell'attesa tra l'emergenza generale ed il segnale di abbandono nave, ho fornito salvagente ai passeggeri che ne erano sprovvisti e ho instradato le persone verso i punti di imbarco lancia.

D: Quando è stato dato il segnale di abbandono nave?

R: Non meno di 20-30 minuti dopo il segnale di emergenza generale ma non ricordo l'ora precisa. La nave cominciava ad avere uno sbandamento eccessivo, si scivolava pur riuscendo a camminare con difficoltà, ma era necessario prestare molta attenzione afferrandosi ai punti fissi per non cadere. A causa dello sbandamento solo le scialuppe del lato dritto sono state ammainate per intero, quelle del lato sinistro non sono state ammainate tutte ma non posso comunicare con esattezza quante fossero state calate a mare.

D: Lei, quando ha abbandonato la nave?

R: Io ho abbandonato la nave sulla lancia n°1 posta sul lato dritto del ponte 3, penultima lancia ad allontanarsi dalla nave. Affermo che è la penultima in quanto successivamente al nostro raggiungimento della costa mi riferiva, il 1Ufficiale Iaccarino Giovanni, che la sua lancia stava provvedendo a soccorrere persone che erano ancora presenti a bordo. Specifico che a bordo della lancia da me occupata vi era anche il Comandante, il 2Ufficiale Ursino, il Direttore in 2° di origine sarda di cui non

ricordo il nome, un frigorista serbo, un saldatore di nome George, un'infermiera rumena di nome Raluka ed il 2° Nostromo al timone.

Non posso meglio specificare le persone che erano presenti all'interno della lancia. Sono salito a bordo della lancia immediatamente dopo il Comandante quando ho visto che la nave stava cominciando ad abbattersi sulla scialuppa. Per scostare la lancia dal sottobordo, io ed il 2Ufficiale Ursino abbiamo provveduto

di forza spingendo i paranchi in direzione opposta della murata.

Al momento di questa operazione il comandante Schettino si trovava sul tetto della lancia, mentre il comandante in seconda Bosio era ancora a bordo della nave e, non potendo imbarcare sulla nostra scialuppa, si è gettato in acqua raggiungendo la riva a nuoto.

D: Ha notato se tutte le persone indossavano i giubbotti di salvataggio?

R: Tutte le persone che io ho visto indossavano il giubbotto di salvataggio, ed hanno raggiunto la riva sane e salve. Non ho notato durante il successivo affondamento della nave nessun'altra persona né a bordo, né a mare che avesse bisogno di aiuto.

D: Durante il raggiungimento della riva, quali sono state le azioni intraprese?

R: Durante questo breve tragitto, abbiamo recuperato un membro dell'equipaggio e due passeggeri di cui non conosco i nomi.

Abbiamo rapidamente guadagnato la riva e una volta sugli scogli ho constatato la presenza di una ventina di persone in acqua. In quei frangenti non mi sono tuffato ma ho prestato assistenza alle persone che raggiungevano la riva. Ho notato che il Comandante non si è prodigato in alcuna maniera né al

recupero delle persone in mare, né effettuando azioni di coordinamento delle operazioni di soccorso. Egli è rimasto sugli scogli guardando la nave colare a picco.

ARRIGO LOMBARDO

Arrigo Lombardo, nato a Genova nel 1982, è ascoltato negli Uffici della Capitaneria di Porto di Porto Santo Stefano. È commissario di bordo e assistente alla funzionalità della direzione amministrativa di bordo (3° commissario di bordo). Al momento dell'impatto è nella sua cabina al Ponte 4.

D: Era in servizio nel momento in cui è accaduto l'evento? Se non era in servizio dove si trovava. Nel piano di sicurezza di bordo quale compito aveva?

R: No, non ero in servizio. Recarmi presso il mio punto di riunione master station A.

D: Mentre stava in cabina cosa ha percepito al momento dell'incidente?

R: Ho percepito uno scossone molto forte ed immediatamente ho capito che stava accadendo qualcosa di insolito, in particolare cominciavano a cadere le valige dagli armadi e la nave ha assunto una posizione anomala. Dopo pochi minuti vi è stato un blackout nelle cabine equipaggio del ponte 4. Dopodiché c'è stato il segnale di allarme di falla con emissione di n. 2 fischi lunghi ed al che mi sono vestito per l'emergenza e mi sono recato subito fuori dalla mia cabina che conduce direttamente al ponte lancia verso il mio punto di riunione che si chiama master station A. Mi accorgevo che la folla era già in panico e mi accingevo a mantenere la calma indicando ai passeggeri che eravamo vicini alla costa (poiché la vedevo semplicemente affacciandomi all'esterno) e le buone condizioni meteo. Inoltre indicavo agli ospiti di seguire le indicazioni fatte tramite altoparlante provenienti dal ponte di comando le quali assicuravano che la situazione fosse sotto controllo. Nonostante le indicazioni rassicuranti che fosse tutto

sotto controllo notavo l'inclinazione della nave sempre più accentuata e dopo poco ho sentito il segnale di emergenza generale.

D: Le è stato impartito un comando da un suo superiore?

R: Sì, mi è stato dato il comando di imbarcare i passeggeri sulle lance da parte del sig. Bongiovanni Andrea in qualità di 1Ufficiale di Coperta trainer officer. Dopo pochi minuti è arrivato l'ordine di abbandonare la nave per altoparlante. Da lì abbiamo iniziato ad imbarcare i passeggeri sulle lance n. 1, 3 e 5. Poco dopo ci siamo recati al punto di riunione che abbiamo noi per l'abbandono nave, nel mio caso la zattera n. 31. punto di riunione al ponte n. 4. Successivamente riceviamo l'ordine, da parte degli Ufficiali di Coperta, di recarci al ponte lance per il successivo abbandono della nave. In realtà le zattere non erano pronte, non armate, e quindi abbiamo ricevuto indicazioni da parte dell'Allievo Ufficiale di Coperta Andrea Calissi di recarci al Ponte n. 3 a poppa dove l'acqua praticamente raggiungeva il ponte stesso e ci permetteva di imbarcare sulle lance che avevano già effettuato il primo servizio di accompagnamento dei passeggeri presso l'Isola del Giglio.

D: Era la rotta usuale che svolgevate ad ogni viaggio con partenza da Civitavecchia?.

R: Non ne ho idea.

D: È a conoscenza che in passato la nave abbia effettuato rotte vicino l'Isola del Giglio?

R: No.

D: Mentre abbandonava la nave ed operava nei confronti dei passeggeri e chi avesse bisogno ha visto il Comandante delle nave?

R: No.

D: Le persone che stavano a bordo della scialuppa su cui si trovava sono arrivate sane e salve sull'Isola del Giglio?

R: Sì, integre.

D: Fino all'arrivo a terra all'Isola del Giglio ha mai visto il Comandante?

R: No.

D: È a conoscenza che il Comandante abbia dato ordine prima di scendere da bordo agli altri ufficiali rimasti a bordo?.

R: No, non sono a conoscenza se ha dato ordini in merito. Ma sono a conoscenza che fino agli ultimi istanti dell'incidente era presente a bordo l'Ufficiale in 2° di Coperta Simone Canessa in quanto riportatomi da colleghi rimasti a bordo sino a tarda notte.

ANDREA NICOTRA

Andrea Nicotra, nato ad Augusta (SR) nel 1986, è 3Ufficiale di macchina. Si occupa di effettuare servizio di guardia durante la navigazione, effettuando un check completo durante tutto il turno di guardia all'interno della sala macchine. In particolare, il turno specifico si svolge negli orari dalle 4.00 alle 8.00 e dalle 16.00 alle 20.00. Al momento dell'impatto sta facendo la doccia nella sua cabina al Ponte 5. Viene interrogato il 14 gennaio.

D: Mentre stava in cabina cosa ha percepito al momento dell'incidente?

R: Ho percepito un movimento brusco e sussultorio susseguito da un repentino sbandamento della nave verso sinistra di circa 6/7 gradi al punto che gli oggetti che stavano sulla scrivania sono caduti a terra. Passato il primo momento percepivo questo sbandamento in maniera prolungata rispetto a un normale sbandamento magari dovuto al maltempo e ho subito pensato che c'era qualcosa di anomalo ed ho chiamato immediatamente la centrale operativa di macchina, il quale, il 2Ufficiale di Guardia, mi ha risposto con tono deciso e preoccupato di recarci tutti quanti in sala macchina. Allorchè ho infilato una tuta senza neanche asciugarmi e sono corso in sala macchine. In contemporanea incrociavo il secondo ufficiale di Guardia che espletava il turno di guardia con me e ci siamo

precipitati in sala macchine..

D: Al momento dell'arrivo in sala macchine quale ordine le è stato impartito?

R: A me in particolare nessun ordine, ho chiesto di mia iniziativa al Ufficiale di Macchina, Hugo Di Piazza cosa fosse accaduto.

Lo stesso mi rispondeva che a suo parere si fosse formata una falla enorme sullo scafo lato sinistro descrivendomi cosa gli fosse accaduto. Lo stesso si trovava nei locali assi di poppa effettuando controlli di routine quando ad un tratto è stato travolto da un'ondata di acqua senza realizzare cosa stava accadendo aggiungendo inoltre che fuggendo dalla sala in cui si trovava e chiudendo la porta stagna raggiungeva il locale stern thruster di poppa e notava che dalla porta stagna chiusa da lui trafilava acqua e che dalla paratia adiacente alla porta stagna si fosse formata una spaccatura che permetteva la fuoriuscita d'acqua. A quel punto chiusa la porta stagna del locale suddetto riusciva ad abbandonare il locale sala macchine dall'uscita di emergenza. Arrivando in centrale quasi contemporaneamente al mio arrivo. Dalla centrale operativa notavamo che l'automazione della nave della sala macchine non rispondesse a nessun comando pur essendoci le schermate attive. Le stesse davano vari segnali di allarme e tra queste la sala main switch board room (cuore della automazione della sala macchine) che era già completamente allagata. Quindi dopo la descrizione dell'accaduto ci siamo recati di iniziativa presso un locale presente un po' più a prua rispetto agli altri (generatori di prua) per accertarci se stesse trafilando acqua da quei locali, per cercare di avviare in manuale le pompe si esaurimento grandi masse. Sgomentati dallo scenario notavamo che l'acqua aveva raggiunto il livello di 1,5 metri circa in costante aumento. Quindi abbandonando quel locale ci siamo diretti verso la sala controllo, allo stesso momento arrivava in maniera concitata il

2Ufficiale di Macchina di Guardia con me, Marco Guida, il quale ci riferiva che tornato dal locale propulsione l'acqua aveva invaso totalmente lo stesso. A questo punto abbiamo provato l'ennesimo tentativo di recarci presso i locali di estrema prua, coadiuvati anche dall'Ufficiale di Coperta Giovanni Iaccarino, dove all'interno esistono pompe di esaurimento grandi masse ma vediamo che il locale era asciutto ma totalmente disalimentato per un blackout. A questo punto ci rendiamo conto che il livello dell'acqua aveva raggiunto totalmente il locale generatore di prua e quindi tornando in centrale operativa completamente al buio, notiamo che i presenti hanno cercato di attivare il generatore di emergenza in manuale salendo al ponte 1 fallendo due tentativi ma al terzo riuscirono ad agganciarlo garantendo l'illuminazione alla nave sia per la zona equipaggio che passeggeri. Intanto l'acqua continuava a salire raggiungendo il livello di un metro al di sotto del ponte 0 sede della nostra centrale operativa. Contestualmente notavo l'inclinarsi della nave nel verso opposto verso dritta sentendo ai megafoni l'allarme generale e decidendo con tutti i membri della sala macchine di raggiungere il ponte lance (Ponte n 4). Riuscendo a passare dalla mia cabina per prelevare il giubbotto di salvataggio e qualche effetto personale mi accingevo velocemente a raggiungere il suddetto ponte lance ma essendo pieno stracolmo di passeggeri e avendo la nave una inclinazione superiore ai 10 gradi non sono riuscito a raggiungere la mia lancia assegnatami in caso di abbandono della nave. Quindi davo assistenza ai passeggeri e ai membri dell'equipaggio che stavano in difficoltà ed in evidente stato di panico.

D: È stato impartito il comando di abbandono della nave?

R: Sì, ma dopo circa 10 minuti da che io avessi raggiunto il ponte n. 4 con le condizioni sopra descritte.

D: Era la rotta usuale che svolgevate ad ogni viaggio con partenza da Civitavecchia?

R: La tratta è sempre Civitavecchia - Savona ma stando sempre in sala macchine non presto molta attenzione alle variazioni di rotta se non cambiamenti di notevole entità.

D: È a conoscenza che in passato la nave abbia effettuato rotte vicino l'Isola del Giglio?

R: Onestamente non ricordo.

D: Mentre abbandonava la nave ed operava nei confronti dei passeggeri e chi avesse bisogno ha visto il Comandante delle nave?

R: No.

D: Le persone che stavano a bordo della scialuppa su cui si trovava sono arrivate sane e salve sull'Isola del Giglio?

R: Sì, integre

D: Fino all'arrivo a terra all'Isola del Giglio ha mai visto il Comandante?

R: No, durante il tragitto sulla scialuppa e le operazioni di recupero naufraghi e salvataggio degli stessi, non ho mai visto il Comandante, lo stesso lo vidi in banchina all'Isola del Giglio dopo la cessazione del recupero dei passeggeri e in mare e durante le operazioni da parte degli elicotteri al recupero degli ufficiali rimasti a bordo della Motonave Concordia.

D: È a conoscenza che il Comandante abbia dato ordine prima di scendere da bordo agli altri ufficiali rimasti a bordo?

R: Non sono a conoscenza se ha dato ordini in merito.

MARTINO PELLEGRINI

Martino Pellegrini, nato a Montebelluna (TV) nel 1976, è safety officer. Racconta che prima di lasciare il porto di Civitavecchia è stata effettuata la procedura di controllo, denominata check list di partenza. Per quanto gli consta, il primo ufficiale non ha riportato alcuna anomalia: la nave ha perfettamente manovrato e risposto bene durante la manovra e la navigazione. È stato interrogato il 15 gennaio.

()

D: Che cosa è successo?

R: Intorno alle ore 21.40 circa, durante il tragitto, nei pressi della piscina, mentre eravamo all'altezza del bancone del bar, abbiamo avvertito una forte sbandata verso sinistra, per cui ci siamo resi conto che la nave stava eseguendo una decisa virata a dritta. Dalla intensità della sbandata abbiamo capito che si trattava di un'accostata di emergenza. Infatti ho visto un carrello scaldavivande, parcheggiato con i fermi in prossimità della vetrata esterna della piscina lato dritto, iniziare a muoversi e a prendere velocità. Mi trovavo sul lato sinistro della nave e sono corso parallelamente al bancone del bar incontro al carrello per fermarlo. Ho fatto fatica a correre per l'intensità della sbandata. Sono comunque riuscito a bloccare il carrello quando, circa 30 secondi/un minuto dopo la forte sbandata, abbiamo avvertito una forte vibrazione prolungata, quasi una serie di sobbalzi che a me sono sembrati dovuti ad un contatto, ed abbiamo notato degli sbalzi di tensione nell'illuminazione della nave. Questo particolare, conoscendo l'impianto di alimentazione di emergenza della nave, mi ha fatto capire che era avvenuto un blackout e che la nave era alimentata dai sistemi di emergenza. In effetti, quando in seguito mi sono recato sul ponte, ho verificato che era avvenuto il blackout ipotizzato.

D: Dopo la forte sbandata che lei attribuisce alla decisa accostata, la nave è ritornata dritta?

R: Sì, la nave è ritornata dritta in un tempo normale.

D: Che cosa avete fatto?

R: Immediatamente dopo aver fermato il carrello, io ed il collega Bongiovanni ci siamo diretti di corsa verso il ponte di comando, al ponte 8. Appena entrati sul ponte ho visto che erano presenti: il comandante Schettino, il 1Ufficiale Ciro Ambrosio, titolare della guardia in plancia, il 2Ufficiale Ursino Salvatore, che era in affiancamento ad Ambrosio in quanto

quest'ultimo doveva sbarcare a Savona ed Ursino doveva prenderne il posto inoltre c'era il 3Ufficiale, Silvia Coronica, che era sottordine di guardia ed il timoniere Jacob Rusli, ai comandi del timone.

()

D: Oltre le persone da lei citate, vi erano altri?

R: Non sono sicuro ma credo di aver individuato nell'immediatezza del mio ingresso sul ponte di comando l' environmental officer Alessandro Di Lena, anche lui Ufficiale di coperta.

D: Era presente l' hotel director Giampedroni Manrico o altri?

R: Non posso affermarlo perché non ho prestato attenzione ad altri se non alle persone chiave per la gestione dell'emergenza.

Sicuramente dopo di me sono arrivati sul ponte tutti gli altri ufficiali di coperta ed anche le hostess, credo tutte, ed anche il Cruise Director, Raccomandato Francesco.

D: Com'era l'atmosfera in plancia al momento del suo arrivo?

R: C'era preoccupazione ma non panico. Non c'era ancora la piena comprensione di quello che era avvenuto e si stava cercando di capirlo.

D: Quali disposizioni sono state impartite in tal senso?

R: Ho sentito il Comandante dire testualmente Cazzo, non l'avevo visto!, dopo di che ho chiesto al comandante in seconda Bosio Roberto, se volesse che io scendessi giù in macchina a controllare la situazione. Ma lui mi ha detto di non preoccuparmi perché aveva già inviato in macchina il primo ufficiale Iaccarino e l'altro comandante in seconda, Christidis Dimitrios. Mi sono quindi diretto al tavolo di carteggio al fine fare il punto nave. Ricorso esattamente l'orario perché l'ho visto al GPS ed erano le 21.48 in quel frangente ho percepito una

comunicazione tra il ponte di comando e la sala macchine ed ho sentito che chi aveva ricevuto la comunicazione - non riesco a ricordare chi fosse - riferiva al Comandante che in macchina c'era un ingresso d'acqua.

D: Come ha reagito il Comandante a tale informazione?

R: Il Comandante ha chiesto maggiori informazioni sulla falla ed ha chiesto di parlare con il Direttore di Macchina Pilon Giuseppe.

Ho sentito ilComandante ripetere le informazioni ricevute dal direttore ed in particolare dire come, abbiamo una cassa contaminata? Ho quindi capito che una cassa del bunker doveva essersi miscelata con acqua di mare. A quel punto il Comandante ha cercato di fare bilanciare la nave visto che cominciava a sbandare

verso sinistra, infatti ricordo di aver chiaramente sentito il Comandante dire a qualcuno bilanciamo la nave senza, però, specificare come. Al riguardo preciso che a bordo sono presenti vari sistemi di bilanciamento. In generale il più veloce è il travaso di acqua di zavorra tra le casse alte ma, in alternativa o anche contemporaneamente, si può anche svuotare i doppi fondi. Non so esattamente quali manovre siano state eseguite. In ogni caso ricordo che il Comandante ha chiesto di chiamare con il cellulare di bordo il Fleet Crisis Coordinator della compagnia di navigazione, Ferrarini Roberto, quale diretto rappresentante del presidente della compagnia ma non ricordo esattamente che cosa si siano detti. Non sono in grado di riferirle a tempi precisi, ma ricordo che in quei frangenti il comandante Schettino si è lasciato andare ad esclamazioni il cui senso esprimeva preoccupazione per aver fatto finire la nave sugli scogli e per le conseguenze sul suo lavoro e sulla possibilità di continuare a navigare. Tale ultima considerazione mi sembra che sia stata successiva alla conversazione con Ferrarini. Lo stato d'animo del comandante Schettino in quei

momenti mi è sembrato alterato e progressivamente andava a peggiorare. Ho notato che gli tremava la voce, soprattutto negli ultimi istanti in cui l'ho visto prima di lasciare il ponte. La cosa mi è parsa strana in quanto conosco il comandante Schettino da circa tre mesi, cioè da quando sono imbarcato sulla Concordia il 10 ottobre scorso, e mi ha colpito il suo carisma e la sua capacità di manovra anche in situazioni difficoltose. Ad esempio ricordo una precedente manovra di uscita dal porto di Marsiglia con vento forte e senza l'ausilio di rimorchiatori, in cui il Comandante ha dato prova delle proprie capacità.

D: Ma come mai la nave è passata da uno sbandamento a sinistra ad uno sbandamento a dritta?

R: Non sono certo, quello che posso dire è che la nave ha iniziato dapprima a sbandare a sinistra fino a circa 3-4 gradi. È rimasta in questa posizione per diverso tempo, non sono in grado di dire quanto, credo qualche minuto, forse 15 minuti. Successivamente la nave ha iniziato a raddrizzarsi e ha poi iniziato a sbandare a dritta.

D: Quando ha preso la posizione ai GPS, dove si trovava la nave?

R: Ho preso due punti, uno alle 21.48, quando la nave si trovava tra Punta della Gabbianara e Punta del Lazzaretto, molto vicina alla costa. Il secondo punto nave l'ho preso alle ore 21.59 quando la nave si trovava un po' più a nord della Punta del Lazzaretto. In seguito, ho poi ricostruito che la nave è tornata più a sud, avvicinandosi al porticciolo dell'Isola del Giglio e girandosi di 180 gradi, in modo da mettere la prua sul porticciolo.

D: Quanto tempo dopo la nave ha iniziato a sbandare a dritta?

R: Circa 10/15 minuti dopo l'ultimo punto nave, il terzo ufficiale Scarpato stava cercando di riattivare il computer utilizzato per i calcoli di stabilità, visto che si era spento in seguito al blackout.

Scarpato ha collegato il computer ad una presa di corrente alimentata dai sistemi di emergenza e ha cercato di metterlo in linea con le sonde delle casse, io ho cercato di aiutarlo. Mentre il computer si stava avviando mi sono accorto della presenza delle hostess, che comunque erano probabilmente già presenti sul ponte.

Quando ho iniziato la simulazione dei compartimenti allagati mi sono improvvisamente accorto che eravamo sbandati dall'altra parte. A questo punto ho capito che era perfettamente inutile continuare la simulazione perché il software non si era ancora allineato con le sonda, forse perché queste non erano alimentate dai sistemi d'emergenza e ho pensato di riferire tutto al Comandante o a qualcuno che potesse avvisarlo. Il Comandante era impegnato in altre comunicazioni e quindi ho riferito al comandante in seconda Bosio che la nave era fortemente appoppata.

D: Sul ponte di comando, le prese alimentate dal sistema di emergenza sono contrassegnate o indicate espressamente?

R: Non ne sono sicuro, non mi sembra. So per certo che le

prese elettriche alimentate dall'emergenza sono comunque all'interno della console nei locale denominato safety center dei ponte di comando.

D: Il computer per il calcolo di stabilità era alimentato da una presa di emergenza?

R: Quando dal tavolo di carteggio mi sono recato nel safety center, sempre all'interno dei ponte di comando, ho visto il computer già acceso. Ma Scarpato mi ha chiesto la password per l'accesso e mi ha detto di aver acceso il computer dopo aver spostato la spina ad una altra presa elettrica alimentata dall'emergenza.

D: In tutta questa situazione, c'era qualcuno che desse degli ordini precisi o comunque delle disposizioni per quanto riguarda l'emergenza in atto e per le informazioni da dare ai passeggeri?

R: Ricordo che il Comandante ha chiesto se fossero partite le pompe per il bilanciamento della nave ed ha ripetutamente detto:

Fate partire le pompe, raddrizziamo la nave o qualcosa di simile. Le pompe comunque non erano partite e non si riusciva a farle partire dalla macchina. Io presumevo che si fosse allegato il locale pompe ed in effetti ne ho avuto conferma in seguito. Il Cruise Director, Raccomandato, già prima che si riavviasse il computer dedicato ai calcoli di stabilità, ha chiesto ai Comandante se non fosse il caso di fare qualche annuncio ai passeggeri e che cosa dovessimo dire loro, visto che gli era già stato riportato che i passeggeri già immediatamente dopo l'urto, avendo anche loro percepito i forti scossoni, probabilmente spaventati, avevano indossato le cinture di salvataggio-e si spostavano sulla nave dirigendosi verso i punti di raccolta. A questo punto il Comandante ha disposto al Cruise Director di fare annunci rassicuranti, di dire che c'era stato un problema elettrico che sarebbe stato risolto ai più presto. Nel frattempo

Iaccarino e Christidis, percorrendo il ponte 0, continuavano ad ispezionare i vari compartimenti sottostanti, riportando l'allagamento in sequenza del locali PEM (motori di propulsione), poi dei compartimenti dei motori principali 1, 2 e 3 ed in seguito del motori 4, 5 e 6. L'unico generatore che funzionava a tratti era il piccolo diesel generatore collocato sul ponte 12 che produce comunque meno di un Megawatt e non avrebbe mai potuto sostenere il carico della propulsione. Se le pompe non si fossero allegate tale ultimo generatore le avrebbe certamente alimentate. Questo flusso di informazioni si è protratto nel tempo per circa un'ora. Ad un certo momento Christidis ha parlato direttamente con Bosio e gli ha riferito che l'acqua a poppavia aveva già raggiunto il ponte 0 e che era necessario evacuare le cabine dell'equipaggio poste da centro nave a proravia al di sotto del ponte 0. Bosio ha concordato sulla necessità, di fare evacuare quella parte dell'equipaggio ed allora ho chiesto di potere andare io stesso a controllare che l'equipaggio fosse tutto al sicuro. Sono quindi andato giù e non appena ho raggiunto il ponte 0, all'altezza del salone equipaggio, ho visto il chief security Officer, Christopher Vaity che stava procedendo insieme al proprio personale ad evacuare le cabine. Christopher mi ha rassicurato sulle operazioni in corso e quindi ho dato disposizioni che il mio pompiere Bagu Alif aiutasse il chief security. A questo punto Bosio mi ha richiamato via radio e mi ha chiesto di ritornare sul ponte ma non so dire per quale ragione. Infatti, né Bosio né altri mi hanno dato disposizioni specifiche quando sono tornato sul ponte di comando.

D: È corretto che la decisione di fare evacuare l'equipaggio sia presa dal comandante in seconda?

R: Il comandante in seconda, nell'inquadratura dell'emergenza, quale On Scene Commander può certamente dare questa disposizione. Non si trattava di un abbandono della

nave ma di uno spostamento di parte dell'equipaggio ai ponti superiori.

D: Dal momento del blackout la nave ha mantenuto la propulsione?

R: Credo di no, visto che la propulsione è elettrica, alimentata dai generatori infatti ricordo che quando sono andato sul ponte ho visto che tutti i pannelli di allarme segnalavano diverse avarie, ad esempio alla girobussola, ai telegrafi di macchina, al radar, alle pompe del timone, alla propulsione e ad altri sistemi.

D: Quando il Comandante ha chiamato l'emergenza generale?

R: Non riesco a ricordare l'orario preciso, anche perché avevo ormai perso la cognizione del tempo. Quello che posso dire è che sul ponte noi ufficiali, sicuramente Bongiovanni e Canessa ed io, eravamo concordi sulla necessità di andare avanti con le fasi dell'emergenza e dichiarare quindi l'emergenza generale. Ma il Comandante non appariva comprendere la gravità della situazione in atto ed insisteva a contattare Ferrarini della compagnia. Ricordo ad esempio che quando abbiamo ricevuto dal Direttore di Macchina in seconda Antonio Borghero l'informazione che l'acqua era arrivata al ponte 0, cioè al ponte delle paratie stagne, il Comandante ha chiesto a Ferrarini il numero di telefono di una società di rimorchio - non so di quale porto - ed ha chiesto a noi di annotare il numero di telefono del comandante del rimorchiatore che Ferrarini gli stava dettando. Io e Scarpato ci siamo guardati con fare interrogativo dopo aver annotato questo numero, ma eravamo convinti che non fosse al momento l'azione prioritaria da compiere. Nel frattempo io avevo ancora al telefono Borghero che mi ha chiesto cosa dovessero fare lui ed i suoi ufficiali visto che la sala macchine si stava allagando. Ho chiesto al Comandante che disposizioni dare a Borghero ed

agli altri ma lui mi ha guardato con espressione assente e non mi ha dato risposta. A questo punto Borghero ha ribadito di avere l'acqua fin quasi dentro la centrale e mi ha chiesto se dovesse evacuare la macchina. In assenza di disposizioni dei Comandante e visto che non avevo immediatamente vicino il comandante in seconda Bosio, sono stato io a dire a Borghero di evacuare la macchina insieme al resto del personale. Visto che anche il comandante in seconda Christidis non aveva ancora manifestato l'intenzione di sollecitare il Comandante, ho attirato la sua attenzione afferrandolo per un braccio e gli ho detto: Gli dica che dobbiamo andare avanti con l'emergenza. Lui ha concordato ed ha chiesto al Comandante di dichiarare l'emergenza generale.

Solo a questo punto il comandante Schettino ha annuito dicendo andiamo avanti, allineandosi quindi con il nostro intendimento. Bongiovanni era vicino al comando dell'allarme generale e mi ha chiesto conferma se poteva azionarlo. Gli ho confermato di premere il pulsante e dare l'allarme. A questo punto mi sono allontanato dal ponte di comando ed ho raggiunto la master station 13, ubicata sul ponte 4 sul lato sinistro della nave, al fine di dare sopporto al personale impiegato nella gestione della folla. Quando sono arrivato sul posto ho riscontrato che il personale di bordo presente aveva effettivamente bisogno di sostegno perché i passeggeri erano tantissimi ed erano molto spaventati.

Bongiovanni si è invece diretto verso la master station di dritta.

Ho saputo poi che Bongiovanni è ritornato sul ponte di comando e vi è rimasto ancora per qualche tempo, fino all'ordine di abbandono nave.

D: Che ore erano indicativamente?

R: Ripeto di non essere in grado di ricordare gli orari. Dopo aver segnato l'ora al momento del secondo punto nave, non ho

più avuto alcuna percezione del tempo.

D: Mi sa dire in quanto tempo la nave si è sbandata a dritta in modo allarmante?

R: Non posso dirlo con certezza, ma stimo che la nave si sia sbandata a dritta in modo preoccupante in circa 40-50 minuti.

D: Secondo la sua esperienza e la sua conoscenza della nave, per sbandarsi con tale rapidità, quanti compartimenti dovevano essersi allagati?

R: So per certo che erano allagati 3 compartimenti contigui di poppa perché avevo sentito alla radio la notizie riportate al ponte da Iaccarino e Christidis.

D: Era stata verificata la chiusura delle porte stagne prima della partenza?

R: Certo, era stata verificata mezz'ora prima della partenza dal pompiere di guardia, ma non mi ricordo il suo nome. L'avvenuta chiusura delle porte stagne è stata riportata sul ponte ed annotata sulla check-list ed a giornale. Infatti, quando sono arrivato sul ponte, ho sentito il Comandante chiedere di verificare che le porte stagne fossero tutte correttamente chiuse. Credo che abbia risposto affermativamente l'ufficiale di guardia Ambrosio, e comunque sono andato io stesso a verificare al monitor del computer SMCS gli indicatori di chiusura delle porte.

D: Chi ha pianificato la rotta del viaggio da Civitavecchia a Savona?

R: Come di solito, la pianificazione del viaggio è stata fatta dall'ufficiale cartografo, cioè Canessa Simone, in base alle istruzioni ed alla direttiva del Comandante.

D: Era il primo viaggio che il comandante Canessa svolgevano da Civitavecchia Savona'?

R: No, non era il primo viaggio, è una rotta ciclica, da quando sono imbarcato io la stessa rotta è stata fatta almeno una decina di volte. Civitavecchia e Savona sono porti fissi di

ogni crociera e la rotta Civitavecchia - Savona è sempre mantenuta anche quando si cambia dalla crociera estiva a quella invernale.

D: Durante questa traversata da Civitavecchia a Savona, nel passaggio in prossimità dell'Isola del Giglio, avete seguito la solita rotta?

R: Non posso dire con certezza se fosse una rotta particolare sia perché non mi occupo della pianificazione della rotta sia perché non mi trovavo sul ponte al momento del transito.

D: Però lei è salito sui ponte e si è recato al tavolo di carteggio, mettendo il punto nave. Non ha visto la rotta seguita dalla nave fino a quel momento?

R: Ho visto la rotta che era stata tracciata dal cartografo sulla carta nautica e ho notato che la nostra posizione era di circa 5 miglia nautiche più ad ovest. La rotta seguita era infatti completamente diversa da quella tracciata ed era molto più vicina alla costa e, da un punto nave tracciato più a sud dell'Isola del Giglio precedentemente, deduco che si era già da tempo fuori rotta.

D: Nessuno ha obiettato al Comandante che la rotta era troppo vicina alla costa?

R: Posso dire che il primo ufficiale Ambrosio, in quel momento di guardia, ed Ursino mi hanno riferito che quando Ambrosio, credendo di esser troppo vicino alla costa ha ordinato al timoniere di virare a dritta in modo da allontanarsi dalla posta dell'Isola del Giglio, il comandante Schettino ha sollevato Ambrosio dalla responsabilità della guardia assumendo direttamente il comando di navigazione ed ha ordinato ai marinaio timoniere di mantenere la rotta e di aumentare la velocità della nave.

D: Dal momento della cognizione del danno subito dalla nave, chi è stato informato dal Comandante?

R: Il Comandante ha informato solamente Ferrarini della

compagnia. Non so se nei pochi minuti in cui ero uscito dal ponte di comando, il Comandante avesse informato le autorità. Certamente non lo ha fatto mentre c'ero fino a quando non lo ho sentito chiaramente rispondere ad una specifica domanda di una Capitaneria che stava dando il distress.

D: È possibile che Ferrarini abbia dato disposizioni al Comandante di non dare immediatamente l'allarme alla Guardia Costiera?

R: Non lo credo. Non ho sentito alcun commento del Comandante in tal senso. E comunque conoscendo Ferrarini non credo che potesse mai dare una disposizione del genere.

D: A che ora è stato dato l'ordine di abbandonare la nave, in che posizione si trovava la nave e con che sbandamento?

R: Non sono in grado di riferire l'ora, in effetti mi trovavo sul lato sinistro e non avevo punti costieri di riferimento a vista ma credo che fossimo nella stessa attuale posizione della nave. Quando ho lasciato li ponte di comando in seguito all'emergenza generale la nave aveva già raggiunto dai 10 ai 12 gradi di sbandamento laterale a dritta. All'abbandono nave lo sbandamento era aumentato visibilmente. Anche nelle fasi precedenti lo sbandamento era ormai tale da rendere difficile camminare lungo i corridoi della nave.

Ritengo però che allo sbandamento abbia contribuito anche il fatto che la nave si fosse appoggiata sul fondale.

D: Chi ha coordinato le fasi dell'abbandono nave?

R: Siamo stati noi sul posto a coordinare l'imbarco dei passeggeri sulle imbarcazioni di salvataggio. Io mi sono recato sulla zona poppiera insieme a Di Lena e la Coronica perché ritenevo che fosse la parte più problematica per l'abbandono della nave, mentre a prua è andato Scarpato ed il nostromo Sclafani. Nella parte di dritta invece c'erano Iaccarino e Bongiovanni.

D: Il Comandante e gli altri ufficiali dov'erano?

R: Non so dove fossero il Comandante e gli altri ufficiali che ho lasciato sul ponte di comando. Io sono rimasto nella posizione di ammaino delle imbarcazioni di poppa sinistra fino a quando era materialmente possibile continuare ad ammainarle da tale lato.

Infatti ad un certo punto ho notato che una lancia, esattamente la n. 24, si è bloccata durante l'ammaino a causa del sempre più accentuato sbandamento. A bordo c'erano 150 persone e, poiché non si poteva in alcun modo cercare di recuperare l'imbarcazione, ho cercato di indurre degli scossoni lavorando con il freno a gravità, fin quando l'imbarcazione ha rotto i pattini venendo finalmente giù in scivolata sulla fiancata. Ho dovuto ripetere tale manovra per tre barche. In seguito, insieme a Di Lena mi sono spostato a dritta. Lì abbiamo fatto imbarcare circa 105 persone sulle zattere di salvataggio ammainabili e le abbiamo portate a pelo d'acqua. In seguito anche il ponte 4, dove ci trovavamo, cominciava ad allagarsi a poppavia. Mi trovavo all'interno di un'altra zattera per aiutare le persone a salire. Quando si è riempita non ho fatto a tempo a scendere sul ponte che il frigorista capo, non ricordo il nome, ha liberato la zattera e mi sono ritrovato alla deriva. A questo punto è arrivato Bongiovanni con il tender ed ha preso la zattera a rimorchio. Dopo aver affidato la zattera ad una motovedetta mi sono fatto portare nuovamente sotto bordo sul lato dritto per cercare di risalire a bordo o comunque di recuperare le persone che erano ancora sui ponti 3 e 4 verso cui erano stati invitati a recarsi i passeggeri. Proprio in quel momento la nave ha subito un ulteriore scossone e si è sbandata ancora. In quel momento ho visto perfettamente il Comandante in seconda Christidis che cercava di preparare un'altra zattera ma era ormai rimasto intrappolato sul ponte 4 e non ha potuto fare altro che gettarsi in acqua. Ho visto che insieme ad altri ha raggiunto a nuoto gli scogli a circa 50 metri di distanza. Quasi

tutti i ponti esterni sui lato dritto a quel punto erano immersi e ho visto che molte persone hanno iniziato a gettarsi in acqua sempre sul lato dritto. In quei momenti, già prima dell'ultima sbandata, almeno 5-6 imbarcazioni di salvataggio facevano la spola tra la nave e la banchina per sbarcare i naufraghi e ritornavano sotto bordo a prenderne altri. Lo stesso facevano anche le motovedette, alcune delle quali si occupavano di radunare le zattere e di rimorchiarle in porto. Le operazioni procedevano snelle, ma con l'ultimo scossone anche il lato dritto era ormai inutilizzabile per ammainare le imbarcazioni e le zattere. A questo punto l'unica possibilità di salvarsi era quella di gettarsi in acqua. Molti passeggeri lo hanno fatto d'istinto, per altri siamo stati noi, sotto bordo, a gridare loro di gettarsi in acqua. Ricordo che alcuni passeggeri sono stati letteralmente spinti in mare dagli altri ufficiali ancora presenti a bordo. Tra questi ufficiali ricordo Ursino, la Coronica, Ambrosio. Tutti loro si sono lanciati in mare insieme o dopo Christidis. Durante tutte le fasi dell'abbandono nave, le comunicazioni radio avvenivano solo con il comandante in seconda Bosio che, di fatto, aveva assunto il comando delle operazioni. Ho sentito le comunicazioni di Bosio fino a pochi istanti prima dell'ultimo scossone.

Ho saputo poi da Iaccarino che con l'ultimo scossone Bosio era caduto in mare e lui lo aveva recuperato e portato a terra. Il Comandante non l'ho più visto da quando ho lasciato il ponte di comando per tutta la durata delle operazioni, fino a poco prima di tornare a bordo.

D: Quando è risalito a bordo?

R: Saranno state le 5 dei mattino circa. Il Comandante Mattesi della compagnia mi ha cercato al telefono e mi ha chiesto se fossi disponibile a tornare a bordo perché la Guardia Costiera aveva richiesto la presenza di qualcuno dell'equipaggio sulla nave al fine di cooperare con il loro aerosoccoritore e con i

Vigili del Fuoco per la ricerca ed il salvataggio dei passeggeri eventualmente ancora a bordo. Mi sono imbarcato su una motovedetta della Guardia Costiera che mi ha portato alla biscaggina di poppa. Sono salito a bordo e ho raggiunto la squadra dei Vigili del Fuoco ed ho fornito loro alcune informazioni su come raggiungere i locali interni della nave. Dopo queste informazioni i Vigili del Fuoco hanno disposto di sospendere le attività a bordo perché era necessario pianificare con cura l'ingresso nei locali della nave, visto che le scale erano impraticabili e bisognava calarsi con funi ed imbracature. A questo punto siamo tornati in porto e mi sono mantenuto a disposizione della Capitaneria per eventuali ulteriori interventi.

GIUSEPPE PILON

Giuseppe Pilon, nato a Procida (NA) nel 1953, è direttore di macchina, responsabile della sezione tecnica di bordo per ciò che attiene ai motori, sala macchine, apparati esterni (cucine, bar etc.).

Non era in servizio perché non è inserito nei turni di guardia, ma era in segreteria vicino alla sala controllo macchina. È stato interrogato il 15 gennaio.

D: Cosa ha visto e sentito al momento dell'evento?

R: Ho sentito uno sbandamento della nave e dei rumori, colpi, che ho attribuito alle gabbie fuori all'area bagagli che si erano mosse. Il tempo di andare in centrale che il terzo Ufficiale, Di Piazza, che era in sala macchine mi ha detto c'è acqua, c'è acqua. Tutto ciò è accaduto in pochissimo tempo, il tempo di alzarmi, uscire dalla segreteria, 3/4 metri ed ero in centrale. Ho detto di controllare che tutte le porte stagne fossero chiuse come previsto. Il tempo di dire questo e il blackout era totale. Si è spento tutto. Il diesel di emergenza non è partito. Nel frattempo sono scesi tutti gli ufficiali e i tecnici. Ho mandato l'ufficiale elettronico, Tosso, e Petov, primo ufficiale di macchina ai motori giornaliero, nonché Borghero,

direttore in seconda, a vedere perché non era partito il diesel di emergenza. Nel frattempo ho aperto la porta della centrale, ho aperto la sala macchine e l'acqua era già a ponte 0, è arrivata subito al quadro elettrico e sono saltati gli UPS, unità di potenza di riserva che consentono di far partire il diesel di emergenza. Tosso è riuscito a far partire manualmente il diesel di emergenza. Ho dato la situazione al comandante Schettino. Gli ho detto che sala macchine, quadro elettrico e la zona poppiera della nave erano allagate. Gli ho detto che avevamo perso il controllo della nave. Il Comandante era in plancia a volte ho parlato con lui a volte con un altro ufficiale che non so indicare con certezza. Siamo scesi sotto il piano ponte 0 al ponte A. I motori elettrici di propulsione erano allagati. Me lo ha detto il mio capo macchina, Borghero.

Siamo poi scesi nel locale Thrust che non era allagato. Siamo saliti sopra per andare a prua. Lì i locali condizionamento e compressore e la galleria tubi non erano allagati. Era allagato il locale motrici principale, 2 sale motori, zona allungata con le pinne stabilizzatrici e locale evaporatori. Dalla sbandata all'allagamento sono passati pochi minuti.

D: Quali mansioni aveva durante l'emergenza e durante l'abbandono della nave?

R: La nave si è adagiata su un lato, prima è sbandata sul lato della falla e poi, dopo entrata l'acqua si è adagiata sul lato opposto. Il Comandante ha dato il segnale di abbandono nave, con la sirena e a voce. Non ricordo quanto tempo è passato tra il momento in cui ho comunicato al Comandante la situazione dell'ultimo locale visionato e l'ordine di abbandono della nave. Ho segnalato che la situazione era grave. Gli ho detto che eravamo allagati. Il primo ufficiale Iaccarino gli ha detto siamo tutti allagati. Dopo l'ordine di abbandono sono salito al ponte 4 per preparami all'abbandono. Sono salito su una lancia e dal mare ho aiutato nelle operazioni di trasbordo dei passeggeri. A

poppa ho notato l'ufficiale in seconda nuovo imbarcato, Dimitri, che aiutava i passeggeri a scendere. Dopo un po', durante le operazioni di salvataggio la nave si è inclinata ancora tanto che ci siamo dovuti allontanare con la lancia e siamo andati dal lato opposto della nave dove ho notato uno squarcio enorme sulla fiancata. Arrivati poi a terra mi hanno riferito, non ricordo chi, che all'interno della nave era presente un vezzo di scoglio.

D: Sa dire quale era la velocità impostata e quali gli ordini ricevuti nell'imminenza dell'impatto?

R: La velocità era di tre elettrogeni al 70%, e quindi era di circa 15 nodi (circa 30 Km/h). Subito dopo l'impatto dalla plancia hanno arrestato ì motori. L'ho constatato personalmente quando mi sono recato nella sala di controllo macchina dove c'era l'ufficiale Fiorito Alberto. Non ho sentito ordini nell'imminenza dell' impatto.

D: Quali attività ha svolto il Comandante della nave dal momento dell'impatto in poi?

R: Io ho informato il Comandante della situazione grave in cui versavamo, l'ho poi informato successivamente alcune volte. Non so quindi cosa facesse di preciso in quegli istanti, penso fosse impegnato a verificare cosa stesse succedendo. Nelle fasi di trasbordo dei passeggeri non ho avuto modo di vedere il Comandante. So che Borghero e Bosio si trovavano con il Comandante durante le fasi di abbandono della nave. Me lo ha riferito Borghero una volta a terra. Preciso che ho incontrato Borghero a terra quando ancora erano in corso le operazioni di salvataggio.

Il Comandante l'ho incontrato a terra dopo molto tempo e non so con esattezza quando abbia lasciato la nave.

D: La variazione della rotta ed in particolare il passaggio a ridosso dell'Isola del Giglio era una consuetudine o un ordine estemporaneo ricevuto?

R: Non so la rotta che segue la nave perché ho altre

mansioni.

Non so quindi se la nave ha subito una deviazione dalla rotta. Mi sembra di ricordare che in un'altra circostanza era capitato di avvicinarsi all'Isola del Giglio per motivi turistici. Credo che la rotta vada preventivamente autorizzata.

JACOB RUSLI BIN

Jacob Rusli Bin, nato a Jakarta nel 1963, è il timoniere di bordo della Costa Concordia. Mantiene la rotta secondo le disposizioni impartite dal Comando di bordo e, in talune occasioni, controlla il pilota automatico impostato sulla rotta decisa in sede di pianificazione del viaggio. Inoltre osserva i punti cospicui sulla costa, coadiuvando l'ufficiale di guardia in plancia durante la navigazione. La sera del 13 gennaio era di guardia nel turno tra le ore 20.00 e le ore 24.00. È stato sentito il 15 gennaio.

D: Da quando la nave è partita da Civitavecchia avete mai inserito il pilota automatico?

R: Quando abbiamo lasciato il pilota da Civitavecchia la navigazione è stata effettuata, secondo quanto mi è stato passato in consegna dal precedente timoniere di nazionalità filippina di nome Marion di cui non ricordo il cognome, con il pilota automatico con rotta 201° fino allo ore 20.45 circa quando il 1Ufficiale Ambrosio mi ha ordinato di navigare in modalità manuale.

D: Quando siete passati altre volte tra l'Isola del Giglio e il promontorio dell'Argentario avete sempre navigato in modalità manuale?

R: Sì.

D: In altre occasioni a che distanza navigavate dall'Isola del Giglio?

R: Non ricordo la distanza in quanto non guardo il radar o la carta nautica, ma mantengo esclusivamente la rotta che mi viene ordinata; anche se ricorda che sempre passavamo in egual

distanza tra l'Isola del Giglio ed il promontorio dell'Argentario mantenendo una rotta di 290°.

D: Nel passaggio tra l'Isola del Giglio ed il Promontorio dell'Argentario il Comandante era in plancia?

R: In ogni occasione che passiamo nella zona dell'Isola del Giglio il Comandante sale e risiede in plancia, questa volta è salito poco dopo le 21.00, anche se non ricordo con precisione l'orario.

Riferisco che in plancia erano presenti a quell'ora oltre a me ed al Comandante, il 1Ufficiale Ambrosio, il 2Ufficiale Ursino, Ufficiale Coronica, un Allievo di Coperta di cui non ricordo li cognome, ma ricordo solo il nome Stefano ed altre due persone che ritengo fossero addetti all'Hotel.

D: Ha visto il Comandante in quell'occasione consumare bevande alcoliche?

R: No, non l'ho mai visto bere alcolici in plancia.

D: La rotta mantenuta nella navigazione svolta in data 13 c.m. era simile a quelle tenute nelle precedenti traversate nella stessa zona?

R: No, in quanto in questa occasione mi sono reso conto che passavamo molto vicini all'Isola del Giglio.

D: Può descrivere la navigazione effettuata durante la traversata tra l'Isola del Giglio e il promontorio dell'Argentario?

R: Alle ore 20.45 il primo Ufficiale mi ordinava di passare in modalità manuale e di raggiungere e mantenere la rotta di 290° con una velocità di 15 Nodi. A circa 0.5/1 Mg dalla costa dell'Isola del Giglio il comandante Schettino, dopo circa 10 minuti passati ad interloquire con il personale dell'Hotel presente in plancia, ha preso la titolarità della Guardia e dopo ulteriori 10 minuti circa ha ordinato di accostare con 10° di barra a dritta fino alla rotta di 310° ed un minuto dopo ha ordinato urlando in modo frenetico hard to starboard (tutta barra a dritta). Subito dopo questo ordine, ho sentito un forte

colpo sul lato sinistro di poppa della nave ed immediatamente il Comandante ordinava hard to port (tutta la barra a sinistra) ed ancora hard to starboard (tutta barra a dritta). Io eseguivo all'istante tutti gli ordini a me impartiti tino a quando dopo l'ultima manovra scattavano molti allarmi e si verificava un blackout della corrente, con contemporanea accensione delle luci di emergenza ed arresto dei sistemi di propulsione. Dopo l'urlo la nave si è inclinata a sinistra di circa 15°, aumentando l'inclinazione con il passare del tempo.

D: Ricorda se il Comandante, dopo l'urto, ha contattato o è stato contattato dalla Guardia Costiera?

R: No, non ricordo se li Comandante ha contattato la Guardia Costiera o viceversa in quanto ero preso dal panico, tuttavia preciso che ho sentito il Comandante comunicare con il VHF in lingua italiana.

D: Prima dell'incidente ha sentito qualcuno di bordo comunicare con il VHF?

R: No, il VHF non è stato utilizzato nei momenti immediatamente precedenti l'accaduto?

D: Cosa è accaduto in plancia subito dopo l'urto?

R: Io sono rimasto ai timone ed ho visto salire a bordo tutti gli ufficiali di coperta, non capendo quello che si dicevano.

D: Da quanto tempo è rimasto in plancia dopo l'incidente?

R: Sono rimasto per circa 30 minuti, fino al segnale d'emergenza caratterizzato da 7 fischi brevi seguiti da uno lungo.

D: Cosa ha fatto dopo il segnale di emergenza?

R: Mi sono diretto sul ponte 4 alla lancia n° 8 lato sinistro assegnatami dal piano di emergenza di bordo, dove ho la responsabilità di aiutare le persone ad imbarcare, ad ammainare la lancia ed infine a timonare la stessa. Ho trovato la lancia già piena di passeggeri ed alcuni membri dell'equipaggio pronti ad ammainarla. L'equipaggio della lancia

era formato da me, un carpentiere, un meccanico, un cuoco ed un pasticciere di cui non ricordo i nomi. Non ricordo quanto tempo è intercorso dal mio arrivo sul ponte 4 al segnale di abbandono nave. Subito dopo questo segnale abbiamo ammainato la lancia e ci siamo diretti in porto dove abbiamo sbarcato circa 150 passeggeri ed immediatamente ci siamo diretti sotto bordo recuperando circa una decina di persone gettatosi in mare.

DIEGO SCARPATO

Diego Scarpato, nato a Piano di Sorrento (NA) nel 1981, terzo ufficiale di coperta, sottordine di terza guardia. La sua mansione principale è la tenuta della guardia in plancia durante la navigazione, ma al di fuori di questa mansione è anche responsabile di tutte le chiavi di bordo eccetto quelle del Comandante e dei due comandanti in seconda e delle casseforti di bordo. Inoltre è responsabile del c.d. pest control, cioè della disinfestazione. Intorno alle 21.30 è nella sua cabina al Ponte 5. È stato interrogato il 16 gennaio.

D: Cosa è successo?

R: Ho sentito una sbandata sul lato sinistro, dapprima leggera, tanto che mi era sembrata l'effetto di una normale accostata a dritta. Subito dopo la sbandata sembrava rallentare ma poi la nave ha ripreso ad inclinarsi decisamente sul lato sinistro. Già con la prima sbandata mi sono svegliato, anche perché mi ero addormentato da poco, diciamo circa un quarto d'ora/venti minuti prima. Con la sbandata accentuata, si sono aperti gli stipetti della mia cabina e sono caduti alcuni oggetti personali.

Mi sono quindi alzato dal letto, mi sono rivestito ed ho chiamato il secondo ufficiale di coperta Simone Canessa, che oltre ad essere mio amico è anche il mio capo guardia, per chiedere cosa fosse successo. Già mentre componevo il numero della cabina di Canessa, ho avvertito una forte vibrazione,

prolungata per qualche secondo, seguita da un raddrizzamento repentino della nave. Parlando con il collega abbiamo quindi deciso di recarci subito sul ponte di comando.

D: Giunti sul ponte che cosa avete visto e chi era presente?

R: Premetto che mentre percorrevo il corridoio del ponte 5, ho percepito un blackout perché ho visto l'illuminazione spegnersi per una frazione di secondo e poi riattivarsi sull'emergenza. Vi erano infatti meno luci accese e solo quelle che sapevamo essere collegate al sistema di alimentazione di emergenza. Giunto sul ponte non ho potuto aprire io stesso la porta d'entrata, chiusa con una serratura a combinazione elettronica, proprio perché la serratura elettronica non funzionava con l'alimentazione d'emergenza. Ho dovuto bussare e mi ha aperto Ufficiale Di Lena Alessandro che non era di guardia ma anche lui era salito sul ponte in seguito alla sbandata. Non appena sono entrato ho visto che sul ponte c'erano molte persone. Ho subito riconosciuto Canessa che era arrivato qualche istante prima di me, il comandante Schettino, i comandanti in seconda Bosio e Christidis, in gergo chiamati K2, la seconda guardia composta dal Ufficiale Ciro Ambrosio, il 3Ufficiale Silvia Coronica, l'allievo di coperta Stefano Iannelli ed il marinaio timoniere Jacob RUSLI, in quel momento ai comandi del timone. Inoltre c'era il 2Ufficiale di coperta Salvatore Ursino che era in affiancamento al Ufficiale Ambrosio e che lo avrebbe sostituito il giorno seguente a Savona, dove Ambrosio sarebbe dovuto sbarcare per fine contratto. Sul ponte c'erano tutte le hostess che si preparavano a fare gli annunci ai passeggeri nelle varie lingue. Insieme alle hostess c'era anche il Cruise Director Francesco Raccomandato. Inoltre erano presenti il radio officer Flavio Spadavecchia ed il suo assistente Francesco Gennaro, che solitamente vengono convocati sul ponte in situazioni di emergenza per la gestione delle comunicazioni radio. La prima cosa che ho notato appena sono

entrato sul ponte di comando è stato che i due ecoscandagli erano spenti ed ho provveduto a riattivarli. Subito dopo mi sono recato al tavolo nautico per capire più o meno quale fosse la nostra posizione. Non ho preso un punto nave ma ho capito che dovevamo trovarci vicino l'Isola del Giglio. Subito sopra il tavolo di carteggio è posizionato il pannello indicatore delle luci di navigazione e d'emergenza ed ho notato che risultavano accessi i fanali che indicano a tutte le navi in zona che la nostra nave non stava governando. Subito dopo mi sono spostato a destra del tavolo di carteggio per verificare gli allarmi attivi ed ho visto che risultavano in fault, cioè in avaria, diversi sistemi. Tutti gli allarmi sonori erano in funzione e producevano molta confusione anche se in quel momento tutte le persone presenti sembravano concentrate sul da farsi. Ho provveduto comunque a tacitare i soli allarmi sonori e verificare allo schermo del computer denominato MARTEC quali fossero le avarie in atto. Ho verificato che le porte stagne risultavano chiuse. Ho visto anche che le Low Location Lights, cioè le luci basse che servono a individuare un percorso luminoso per raggiungere anche al buio i punti di raccolta, risultavano disattivate ed ho provveduto io ad attivarle. Ricordo invece che le pompe di zavorra risultavano in avaria. Ho riportato l'esito dei miei controlli a Di Lena che era vicino a me e lui ha riferito ad alta voce che il MARTEC era tutto un allarme. Il comandante Schettino in quel momento parlava al telefono con il rappresentante della compagnia competente per le emergenze, Ferrarini, e non sembrava avesse compreso l'informazione data da Di Lena.

D: Cosa è successo dopo?

R: Mi sono recato all'interno della safety room, cioè del locale dove sono ubicati tutti i sistemi di emergenza, tra cui un backup del MARTEC ed il computer del NAPA, cioè il computer dedicato ai calcoli della stabilità della nave. Ho subito notato che il NAPA era del tutto spento ed era acceso solo il MARTEC.

Allorché sono andato a prendere la chiave a quadro che serve ad aprire i pannelli sottostanti il MARTEC sul ponte di coperta. Una volta presa la chiave sono tornato nella safety room e ho aperto i pannelli ed ho visto che il PC dove girava il software MARTEC non era alimentato. In quel momento ho pensato che comunque dovevamo sapere quale era lo sbandamento effettivo e la stabilità della nave. Ho controllato quali erano le prese collegate al sistema d'emergenza. Una volta individuate ho scollegato il MARTEC ed ho collegato il NAPA all'emergenza.

Per questa operazione ho chiesto assistenza a Francesco Gennaro che mi ha coadiuvato nell'operazione. A questo punto il sistema NAPA ha cominciato a funzionare impiegando circa 3 minuti per avviarsi. Ho quindi chiamato Di Lena e gli ho comunicato che il sistema era in funzione. In principio lo sbandamento riportato dal sistema era di circa 100 a dritta. Quindi abbiamo cominciato a cercare delle soluzioni possibili per diminuire lo sbandamento della nave. Di Lena ha avvertito il comandante in seconda Bosio della situazione ed ha deciso di controllare personalmente il NAPA. Mentre io e Di Lena mostravamo a Bosio le possibili soluzioni abbiamo ricevuto via radio interna la comunicazione del primo ufficiale Iaccarino che in quel momento si trovava in sala macchine, il quale ci informava che le pompe per il bilanciamento della nave erano fuori uso. Nella medesima comunicazione venivamo inoltre avvertiti da Iaccarino che i due locali dei 6 diesel generatori erano tutti allagati.

Sperando, a questo punto, di poter attivare le pompe d'emergenza dal MARTEC della centrale macchine, io e Di Lena, ci siamo recati in quel locale. Arrivati in centrale abbiamo cercato di ripetere l'operazione sul MARTEC, già tentata in plancia, per poter riavviare le pompe d'emergenza. Era presente in centrale il secondo di macchina Alberto Fiorito che ci ha assistito nel tentativo di avviamento, che però non è andato a

buon fine. Sia io che Di Lena abbiamo chiesto a Fiorito se l'operazione di avviamento delle pompe poteva essere effettuata manualmente dal locale pompe. La risposta di Fiorito è stata che già aveva provato lui stesso l'avvio in manuale senza nessun risultato utile.

D: Quando avete capito che la nave aveva urtato un ostacolo?

R: Io avevo capito subito che avevamo toccato qualcosa, già mentre mi trovavo in cabina. Nei primi momenti però non avevo compreso la reale gravità della situazione e non pensavo che avremmo finito per abbandonare la nave. Poi, però, quando Iaccarino ha riportato la situazione reale, vista con i propri occhi, ho capito che la situazione era gravissima, che la nave continuava a sbandare e non c'era nessun sistema funzionante in grado di compensare lo sbandamento e riportare la nave in condizioni di equilibrio. In realtà c'è stato un momento in cui la nave è sembrata fermarsi nell'inclinazione ma ha poi proseguito a sbandare progressivamente a dritta e senza più fermarsi fino all'inclinazione di circa 90 gradi. Quando io e Di Lena abbiamo lasciato il locale centrale di macchina, non so dire neanche approssimativamente che ore fossero tanto era la tensione, ci siamo resi conto che il livello del mare aveva ormai superato il ponte O sul lato dritto. Questa constatazione ci ha fatto capire che era necessario abbandonare la nave ai più presto. In quel momento abbiamo visto arrivare dal locale PEM il direttore di macchine, non ricordo il suo nome, e lui ci ha detto: Che cosa stiamo aspettando, ce ne dobbiamo andare, dobbiamo abbandonare la nave. Preciso che i locali dei generatori e dei motori di propulsione sono fondamentali per la salvezza della nave ed il fatto che fossero ormai allagati non lasciava alcuna ragionevole speranza di raddrizzare la nave. Insomma la situazione era chiara: bisognava abbandonare subito la nave e farlo nel più breve tempo possibile dato che ormai risultava

persino difficile camminare lungo i corridoi del ponte 0. Sicuramente tale sbandamento si doveva avvertire in misura maggiore nei ponti superiori, anche se non erano stati raggiunti dall'acqua, ed i passeggeri potevano avere ancora maggiori difficoltà a muoversi per la nave, considerato che tra loro c'erano anche bambini, anziani e persone con mobilità ridotta, alcuni che necessitavano della sedia a rotelle. Voglio anche aggiungere che lo sbandamento doveva essere ancora più evidente sul ponte di comando e che quindi io e Di Lena ci aspettavamo che, appena fossimo andati a riferire sul ponte quello che avevamo visto in centrale e sul ponte 0, il Comandante avrebbe certamente chiamato l'emergenza generale e ordinato di preparare per l'abbandono della nave.

D: E invece che cosa è successo?

R: Io e Di Lena ci siamo precipitati sul ponte di comando urlando lungo il percorso a tutti i nostri colleghi di equipaggio che alloggiavano nelle cabine ubicate ai ponti 1, 2 e 3 di portarsi almeno al ponte 4, all'esterno, sia per evitare di restare intrappolati in locali allagati, sia per essere pronti per organizzare l'abbandono della nave al momento dell'ordine del Comandante. Quindi siamo arrivati sul ponte di comando ed abbiamo riferito quello che avevamo visto ad alta voce in modo che ci sentissero tutti. Ho guardato il Comandante ed ho capito che ci aveva sentito. In quel momento è arrivata anche l'informazione da parte del direttore di macchine che avevamo incontrato al ponte 0 e subito dietro di noi è arrivato affannato il secondo direttore di macchina che ha anche lui ribadito le stesse informazioni. Nel frattempo il 2Ufficiale Canessa era intento a riferire via radio alla Guardia Costiera di Livorno la situazione a bordo. Ho capito che la Guardia Costiera di Livorno chiedeva delucidazioni su quello che stava succedendo e Canessa chiedeva al Comandante se poteva riferire alla Guardia Costiera che stavamo per abbandonare la nave. Il Comandante

mi è sembrato bloccato, poco lucido. Teneva il telefonino di bordo in mano e non diceva nulla. Tutti noi eravamo sconcertati perché conoscevamo il comandante Schettino come persona di esperienza e capacità, molto preciso nel suo lavoro, e non ci aspettavamo una reazione come la sua. Ricordo che il militare della Guardia Costiera alla radio, ad un certo punto ha chiesto in modo deciso siete in distress? Canessa ha guardato il Comandante e gli ha chiesto con tono enfatico e facendo un vistoso cenno affermativo con la testa Comandante, siamo in distress?, sottintendendo chiaramente che il Comandante avrebbe dovuto dire subito di sì.

Il Comandante ha tentennato per qualche secondo ed alla fine ha detto da questo momento siamo in distress. Canessa ha ripetuto le esatte parole per radio. Devo dire che la frase del Comandante per me non aveva senso. Infatti non eravamo in distress solo da quel momento, bensì da molto prima ma il Comandante non sembrava rendersene davvero conto perché era molto più preoccupato a chiamare la compagnia e intrattenersi in comunicazioni che a me sembravano del tutto inutili in quel momento. Non appena il Comandante ha dichiarato il distress, io e Di Lena abbiamo lasciato il ponte e ci siamo recati nelle nostre rispettive cabine per indossare l'equipaggiamento di lavoro e siamo andati al ponte 4 per predisporre le lance per l'ammaino. I ponti esterni 4 dritta e sinistra erano già pieni di gente ed il percorso di sfuggita in alcuni punti era sovraffollato. Nel percorso abbiamo incontrato il safety officer Martino Pellegrini ed il trainer officer Andrea Bongiovanni. Ci siamo divisi, due a sinistra e due a dritta, lo sono andato a sinistra alla lancia n. 2 ma nella concitazione e a causa dell'affollamento ho perso di vista tutti gli altri. Prima di arrivare alla mia lancia, che era a proravia sinistra, mi sono assicurato che il personale addetto all'ammaino delle altre lance fosse presente ai posti assegnati. Io passavo da una lancia

all'altra e, pure in assenza di un formale ordine, aprivo i cancelletti per consentire ai capi lancia di iniziare a fare imbarcare i passeggeri. Arrivato alla mia lancia ho provveduto a fare imbarcare i passeggeri a me assegnati.

Devo dire che la mia lancia aveva una capienza di 60 persone ma ne ho trovate pronte ad imbarcare una ventina in più che avevano evidentemente sbagliato il punto di raccolta. Ho preferito farli imbarcare tutti in modo da metterne in salvo il maggior numero possibile. Con me c'era anche il chief security Christopher, di cui non ricordo il cognome. Riempita la lancia ho sganciato le rizze d'accosto in modo da essere pronto allo scostamento dalla fiancata della nave ed all'ammaino. In questo momento ho captato una comunicazione alla mia radio portatile in cui qualcuno, non ho capito bene chi, impartiva l'ordine di ammainare i mezzi di salvataggio sul lato dritto. Non mi sembra che l'ordine fosse stato dato dal Comandante né dal safety officer Pellegrini. Questa disposizione mi è comunque sembrata assurda, perché la nave continuava ad inclinarsi a dritta e in brevissimo tempo non saremmo più riusciti ad ammainare le lance e le zattere di sinistra. Infatti riuscivo a vedere perfettamente che il personale addetto alle zattere della stazione di sinistra, vicina alla mia posizione, era già in grosse difficoltà e non riusciva a far scendere le zattere in mare.

Quindi, ritenuto che fosse assurdo non ammainare anche sul lato sinistro, dopo essermi assicurato che anche le altre lance stessero imbarcando i passeggeri, ho ammainato la mia lancia. Non è stato comunque per niente facile ammainare la lancia in quanto, a causa dell'eccessivo sbandamento, l'imbarcazione sbatteva ripetutamente sul fianco della nave. Addirittura in uno di questi urti, la mia lancia ha perso il portellone di dritta. La mia lancia era la più piccola e quindi ci siamo approntati prima all'ammaino. Gli altri hanno impiegato più tempo ma quasi tutte le lance sono andate in mare. Ricordo che tre lance non

sono arrivate in acqua ma sono rimaste incastrate durante la discesa. Una in particolare si è bloccata al ponte 3, le altre due praticamente non si sono mosse.

Credo che i passeggeri imbarcati sulla lancia bloccata al ponte 3 siano riusciti a scendere e a portarsi sul lato dritto ponte 3. Io ho portato in banchina i passeggeri imbarcati sulla mia lancia e, insieme ai due marinai che erano con me, di cui uno di nazionalità indonesiana che si chiamava Ismail e l'altro filippino ma di cui non ricordo il nome, sono tornato subito sotto bordo alla nave, questa volta sul lato dritto, per recuperare le persone che si trovavano sui ponte 3. La mia lancia arrivava quasi al livello del ponte 3 e le persone potevano saltare in sicurezza direttamente sull'imbarcazione. Nel frattempo anche altre imbarcazioni e tender facevano la stessa mia operazione, peraltro più facilmente visto che erano un po' più alte della mia e riuscivano ad affiancarsi quasi allo stesso livello del ponte 3. Ho fatto 3 viaggi tra la nave e la banchina per sbarcare i naufraghi con la lancia più piccola. Poi a causa di un'avaria al motore ho dovuto cambiare lancia ed ho continuato con una imbarcazione da 150 posti. Sono riuscito a fare un solo viaggio che la nave ha subito la sua ultima inclinazione, quella che ha portato lo scafo a coricarsi sul lato dritto. In quel momento la mia lancia ed altre due si trovavano affiancate al ponte 3 e stavamo imbarcando naufraghi. Abbiamo visto cadere dai ponti superiori le sedie ed i tavolini che si trovavano sui balconi delle cabine. In quel momento ho visto alcuni ufficiali a bordo della nave sul ponte 3 che cercavano di aiutarci ad imbarcare i passeggeri. Tra loro ho visto Di Lena, Ursino ed il primo nostromo Sclafani Vincenzo.

D: In questa fase ha visto il Comandante o il k2 Bosio o il K2 Christidis?

R: No, il Comandante non l'ho visto né sentito alla radio per tutta la durata dell'abbandono. Bosio invece lo sentivo

comunicare ripetutamente soprattutto con il safety officer Pellegrini. Non ho avuto nessuna notizia del K2 Christidis.

D: Continui il racconto dell'abbandono.

R: La mia lancia è stata la prima delle tre a completare l'imbarco e a raggiungere la banchina. Mentre alcune persone dell'isola aiutavano i naufraghi a sbarcare io ho preso subito un altro mezzo, per la precisione un tender, e mi sono diretto, insieme all'allievo Calissi Andrea, di nuovo verso la nave. Mentre mi allontanavo dalla banchina ho visto arrivare le altre due lance che erano con me sottobordo. Quando sono arrivato vicino alla nave ho visto che questa si era ormai del tutto coricata sul fianco dritto. A questo punto non era più possibile sbarcare dal lato dritto della nave e ci siamo diretti sul lato sinistro. Mentre ci portavamo a sinistra prestavamo attenzione alla eventuale presenza di naufraghi in mare, cercando di individuare eventuali luci di segnalazione dei giubbini di salvataggio, ma non abbiamo individuato alcun naufrago in acqua. Insieme a noi è uscita anche un'altra lancia condotta da due ufficiali di macchina, Fiorito Alberto e Guida Marco, che insieme a me si sono preoccupati di perlustrare le acque intorno alla nave alla ricerca di eventuali naufraghi. Non so dire se loro abbiano individuato e recuperato naufrgahi. Le uniche luci che abbiamo visto erano di salvagenti alla deriva. Sono rientrato in porto intorno alle ore 3.00 senza più naufraghi.

Una volta arrivati a terra, ci siamo accorti che sulla nave si vedevano ancora delle lucine di salvagenti sulla fiancata sinistra. So che Iaccarino, con il capo pompiere, sono riusciti ad imbarcarne alcuni sulla lancia facendoli scivolare sulla fiancata sinistra poppiera della nave. Insieme a loro c'era una motovedetta della Guardia Costiera. Nel frattempo altre motovedette ed elicotteri continuavano ad evacuare la nave.

D: Ha visto passeggeri gettarsi o cadere in mare?

R: Personalmente non ho visto nessuno gettarsi in mare o

cadere. Quando sono arrivato in banchina alla fine, alcuni membri del personale di bordo mi hanno raccontato di avere visto persone cadere in mare.

D: Quando ha rivisto il Comandante?

R: Il Comandante l'ho rivisto solamente la mattina, intorno alle cinque del mattino. Era vestito come a bordo ed era asciutto. Con me c'era anche Iaccarino e l'allievo Calissi. Il Comandante appena ci ha visto ha chiesto a Iaccarino quante persone secondo lui potessero ancora trovarsi a bordo. Comunque il Comandante appariva sconvolto.

D: Quando ha rivisto invece il K2 Bosio?

R: Bosio l'ho rivisto in banchina prima del Comandante, quando sono rientrato con l'ultimo tender. Ho visto che era bagnato, con una coperta addosso. Mi ha chiesto una sigaretta. L'ho lasciato lì e sono andato a cercare gli altri ufficiali. Ho visto rientrare con i tender Giovanni Iaccarino ed il trainer Andrea Bongiovanni.

D: Torniamo alle fasi immediatamente successive all'incidente. Lei ha riferito prima di essersi recato al tavolo nautico sul ponte di comando per capire dove si trovasse la nave. Ha guardato una carta nautica?

R: Sì, ho guardato la carta nautica che era già predisposta sul tavolo di carteggio. Era la carta della zona.

D: C'era tracciata la rotta pianificata?

R: Sì, Canessa, che era l'ufficiale cartografo, aveva provveduto già nel pomeriggio, prima della partenza da Civitavecchia, a pianificare la rotta e l'aveva riportata sulla carta ed anche sul sistema ECDIS, cioè sul sistema di cartografia elettronica.

D: Ha già fatto altre crociere con la Costa Concordia navigando tra Civitavecchia e Savona?

R: Sì, non era la prima volta che passavamo dal Giglio ma le altre volte siamo sempre passati più lontano.

D: Lei ha detto di avere visto la rotta della sera del 13 gennaio tracciata sulla carta nautica. Anche nei precedenti viaggi tra Civitavecchia e Savona ha guardato la rotta tracciata?

R: Sì, l'ho vista anche nelle precedenti crociere.

D: Era la stessa rotta o questa volta era diversa?

R: Questa volta era diversa, più vicina all'Isola del Giglio.

D: Le risulta chi ha deciso di modificare la rotta?

R: Non ho sentito nessun ordine preciso ma ritengo che sia stato il Comandante anche perché lui controlla sempre la pianificazione del viaggio prima della partenza e se non fosse stato convinto l'avrebbe fatta modificare. Del resto non ci sarebbe stato motivo per Canessa di modificare una rotta già approvata e seguita tante altre volte nelle precedenti crociere senza una disposizione del Comandante.

D: Quando ha guardato la carta nautica, oltre alla rotta tracciata ha notato qualche punto nave?

R: Sì, ho notato in particolare l'ultimo punto nave tracciato, un po' più a sud della scola, però non ricordo a che orario fosse riferito.

D: Questo punto nave era sulla rotta tracciata?

R: No, il punto nave era fuori rotta, ancora più vicino all'isola rispetto alla rotta pianificata, non so esattamente di quanto, ma si vedeva chiaramente.

D: Com'è possibile che la nave si trovasse fuori rotta e che nessuno, fatto il punto nave avesse obiettato qualcosa al Comandante?

R: Devo premettere che non mi trovavo sul ponte in quel momento e quindi posso fare solamente supposizioni. Credo che il Comandante abbia disposto questa deviazione, non posso darmi un'altra spiegazione, anche perché la visibilità era buona e si percepiva chiaramente anche ad occhio la pericolosa vicinanza all'isola. Voglio aggiungere che sono assolutamente certo che non possa essere stata un'iniziativa del Ufficiale di

guardia Ambrosio perché ho già fatto un mese e mezzo di guardie insieme a lui e non ha mai omesso di avvisare il Comandante di ogni potenziale pericolo per la navigazione.

D: Le risulta che Ambrosio abbia suggerito o chiesto al Comandante di accostare a dritta in modo da allontanarsi dalla costa?

R: Sì, al momento in cui sono arrivato sul ponte, vista la nostra posizione rispetto all'isola ho chiesto a Salvatore Ursino, che in quel momento era vicino a me, come mai Ambrosio non si fosse allargato ad est in modo da allontanarsi dagli scogli. Ursino mi ha risposto a mani giunte, quasi imprecando, che Ciro Ambrosio aveva chiaramente detto al Comandante che bisognava accostare a dritta, ma che il Comandante ha ignorato questa richiesta facendo mantenere la rotta alla nave.

D: Quali comunicazioni sono state date ai passeggeri, e quando?

R: Quando sono salito sul ponte ho notato che le hostess ed il cruise director erano tutti all'interno della safety room pronti per dare gli annunci nelle varie lingue. La prima informazione è stata data circa dieci minuti dopo il mio ingresso sul ponte di comando, mentre cercavo di ripristinare il NAPA, il contenuto del messaggio disposto dal Comandante era che la nave aveva avuto un'avaria temporanea che sarebbe stata risolta in breve e che non c'era quindi alcun motivo di allarmarsi. Quando è stato dato questo annuncio però la nave era già visibilmente sbandata e dal front desk, cioè dall'ufficio informazioni, arrivavano diverse telefonate con cui il ponte veniva informato del fatto che alcuni passeggeri che si trovavano al ristorante si erano feriti a causa della sbandata. Inoltre dal front desk ci dicevano che molti passeggeri erano visibilmente preoccupati per la sbandata e non sembravano convinti della spiegazione data con l'annuncio.

D: Il Comandante ha disposto altri annunci?

R: Non ricordo di aver sentito altri annunci.

D: Ha altro da aggiungere o da dichiarare?

R: Voglio solo aggiungere che il giubbino in dotazione a noi ufficiali è un giubbino con il logo della compagnia, del tutto identico a quello indossato da tutti gli altri membri dell'equipaggio, siano essi direttivi che esecutivi. Noi ufficiali non eravamo quindi identificabili dai passeggeri durante le fasi dell'abbandono nave. Eravamo noi a dire in continuazione non preoccupatevi, siamo ufficiali, stiamo lavorando per la vostra sicurezza. State tranquilli.

SALVATORE URSINO

Salvatore Ursino, nato a Messina nel 1985, è secondo ufficiale di coperta. È stato ascoltato il 14 gennaio.

Ascoltato il 14 gennaio Salvatore Ursino, nato a Messina nel 1985, è secondo ufficiale di coperta.

A.D.R. La nave è salpata da Civitavecchia alle ore 19.00 circa.

Il mio turno di servizio sarebbe iniziato alle ore 20.00 sino alle ore 24.00. Il turno lo avrei dovuto effettuare sul ponte di comando, non come ufficiale capo guardia ma in affiancamento al primo ufficiale di coperta signor Ciro Ambrosio. Io e il signor Ambrosio, a causa dell'affiancamento, avevamo fatto nella settimana precedente, i turni insieme. Il primo ufficiale, il 14 gennaio 2012, sarebbe sbarcato a Savona e da quel giorno avrei preso la titolarità della guardia sul ponte di comando. Tornando al giorno della partenza da Civitavecchia, alcuni minuti prima delle 20.00 sono montato di servizio sul ponte di comando dove mi sono incontrato con il primo ufficiale. In quel momento è avvenuto il passaggio di consegne con la guardia smontante che termina il turno alle 20.00 non venendo segnalate anormalità di sorta né interne alla nave del tipo avarie ne esterne di natura climatica e/o di rotta.

Prendendo le consegne la guardia smontante nella persona

del primo ufficiale di coperta Iaccarino Giovanni, verbalmente, (tuttavia esiste registrazione poiché la plancia mi risulta audio registrata) ci disse che il comandante signor Schettino Francesco aveva lasciato per il turno montante, ovvero noi, la consegna di essere chiamato telefonicamente nel momento in cui la nave si fosse trovata a 6 miglia dall'Isola del Giglio. Recepita la consegna, alle ore 21.15/21.20 circa, se non ricordo male, il primo ufficiale Ambrosio Ciro contattava telefonicamente dal ponte di comando il Comandante informandolo che la nave aveva raggiunto la distanza segnalata. Terminata la comunicazione telefonica chiesi all'Ambrosio quali fossero le disposizioni del Comandante e in risposta il primo ufficiale mi disse che il Comandante aveva detto di regolare l'arrivo al Giglio per le ore 21.45 riducendo la velocità. Lo stesso Ambrosio chiamava la sala macchine e parlava con l'ufficiale capo guardia e macchina, dettandogli le disposizioni del Comandante quindi di ridurre la velocità informandolo che dalla plancia avremmo fatto in modo di raggiungere il Giglio per le ore 21.45. Se non erro riducemmo la velocità a 15 nodi. La navigazione continuò tranquilla per circa 15 minuti; nel frattempo era salito in plancia il Comandante che chiese la velocità e la rotta della nave. Acquisiti i dati disse di portare il timone in modalità di navigazione da automatica a manuale assumendo in quel momento il comando e pertanto la responsabilità della navigazione. Dopo che il primo ufficiale aveva switchato sulla modalità manuale, la navigazione passava al timoniere che era già in attesa sul timone.

Il Comandante, in inglese, diceva di assumere il comando della navigazione. L'ordine veniva impartito ad alta voce in modo che anche gli ufficiali e il timoniere in plancia recepiscano il fatto che il Comandante, da quel momento, assumeva in prima persona il controllo della navigazione. Impartiva indicazioni al timoniere sulle prore in gradi da mantenere

proprio in avvicinamento all'Isola del Giglio che in quel momento si trovava di fronte alla nave. Giunti a circa due miglia dalla terraferma, non potendo essere più preciso perché il radar era seguito dal primo ufficiale capo guardia Ambrosio, il Comandante iniziava l'accostata a dritta in modo da lasciarsi l'Isola del Giglio alla sinistra della nave.

Intendo precisare che questa rotta era stata preventivamente inserita nel piano di viaggio che viene compilato prima della partenza. Il piano di viaggio viene redatto materialmente dall'ufficiale di rotta, nello specifico signor Simone Canessa e successivamente approvato dal Comandante. Detto documento non viene trasmesso alle capitanerie di Porto alle quali viene mandato l'ARES

(messaggio in codice che viene mandato dalla nave via mail o tramite telex contenente i dati salienti del viaggio che la nave effettua. In queste informazioni vengono indicati dati relativi alla velocità media di navigazione, numero totale di persone a bordo e i way point (punti di accostata relativi alla rotta della nave.) L'ARES dovrebbe essere stato inviato alla partenza dalla guardia di turno precedente al mio al comando generale delle capitanerie di porto di Roma che raccoglie le informazioni. Ritengo pertanto che l'accostata al Giglio sia stata segnalata al preposto ente. Tornando alla manovra d'accostata, a circa due miglia dal Giglio, il Comandante dava ordine al timoniere di mettere timone a dritta in modo da poter effettuare un'accostata cercando di completare l'accostata stessa volgendo la prora verso nord. Inizialmente con un'angolazione di 5 gradi, forse 10, se non erro e successivamente 20 e poi tutto il timone a dritta e ciò nel momento in cui si rendeva conto di essersi avvicinato troppo alla costa. Tale manovra, aumentando la velocità di 15/16 nodi provocava alla nave uno sbandamento sul lato sinistro quindi verso l'isola. A quel punto proprio mentre eravamo sbandati si urtava uno scoglio non visibile perché sotto

il livello del mare, impattandolo sulla zona poppiera lato sinistro. La nave ha perso subito i comandi e la strumentazione del ponte non forniva più governo. La nave quindi procedeva a moto lento con abbrivio proprio. Tornando alla dinamica del sinistro la nave alla deriva e scarrocciata dal vento si andava ad incagliare sul fondale vicino all'Isola del Giglio. Intendo precisare che quando mi sono reso conto che ci stavamo avvicinando troppo alla costa, mi sono spostato sull'aletta di sinistra dove vedevo la parte poppiera sinistra della nave avvicinarsi celermente su degli scogli.

A.D.R. Rispetto al porticciolo al momento dell'urto ci trovavamo a poca distanza dallo stesso leggermente a Sud.

A.D.R. Sul ponte di comando oltre a me e agli ufficiali Ambrosio Ciro, Coronica Silvia, all'allievo Iannelli Stefano, ed al timoniere un ragazzo straniero di cui non ricordo il nome, presenti per il turno 20.00-24.00, era successivamente salito il Comandante prima ancora di lui il primo maître, un signore alto con i capelli bianchi di cui non ricordo il nome e l' hotel director di cui non ricordo il nome.

A.D.R Una volta giunto il Comandante è iniziata una conversazione con il primo maître cui illustrava l'Isola del Giglio, indicandogli il paesaggio, e a cui annunciò di lì a poco che avrebbero salutato un ex Comandante della Costa Crociere tale Palombo, abitante al Giglio, che infatti hanno chiamato telefonicamente con l'apparecchio telefonico cellulare del maître o quello di bordo, non sono sicuro. Ricordo che poi ha preso il telefono il comandante Schettino che gli ha detto: Sto passando sotto l'isola, siamo qui, il Palombo a quel punto deve avergli detto che purtroppo non si trovava al Giglio per ricevere il saluto, questo l'ho capito dalle parole di Schettino: Ah ho capito non sei quapeccato! Al momento della telefonata il comandante Schettino ancora non aveva preso il comando manuale che prese poco dopo.

A.D.R. Nessuno dei presenti sulla plancia degli Ufficiali, ha manifestato perplessità o preoccupazione né sul piano di navigazione, né al momento dell'accostamento operato al Giglio; era lui che aveva deciso che si doveva fare il saluto.

A.D.R. Dopo l'urto Schettino ha mandato Iaccarino in sala macchine il quale in un paio di minuti l'ha informato che la nave stava imbarcando acqua, che si stavano allagando la sala macchine, il locale dell'elica di poppa trasversale, il locale dei generatore diesel 1, 2 e 3 posizionati nella parte poppiera della nave che

si sviluppano dalla fiancata sinistra a quella destra della nave. Nel frattempo siamo stati contattati da una capitaneria di porto che ci chiedeva cosa era successo. A quel punto il Comandante non ha comunque richiesto soccorsi ma riferiva alla Capitaneria, tramite credo Canessa, che eravamo in blackout.

A questo punto il Comandante della nave torna ad informarsi sulla situazione chiedendo al direttore di macchina se potesse dare energia alla nave dei generatori poppieri salvi dall'allagamento. Il direttore di macchina, ricordo di aver sentito una risposta negativa alla richiesta, pertanto la nave non poteva governare il timone, rimanendo alla deriva, venendo scarrocciata dal vento che ci spingeva verso la costa dell'isola. Ricorda ancora che il Comandante della nave ha mandato il nostromo a prua della nave per prepararsi a dare fondo all'ancora. Nel frattempo la nave si stava girando con la prua verso il porto dell'Isola del Giglio.

A.D.R. Il Comandante, al fine di fare stare tranquilli i passeggeri faceva fare delle comunicazioni via interfono alle hostess, informando i passeggeri che il guasto era un blackout e che si stava verificando l'entità del danno.

A.D.R. Dopo aver dato l'emergenza generale tutti gli ufficiali tranne Canessa, Coronica e i due comandanti in seconda Bosio e

Dimitrios Christidis ci siamo recati al punto di riunione previsto per le emergenze dove abbiamo trovato dei passeggeri dentro le lance di salvataggio. La nave a questo punto era sbandata di 8, 9 gradi ma ancora il Comandante non aveva dato l'abbandono nave che è stato successivamente dato dopo qualche minuto questo perché la nave si era sbandata ancora di più. Insieme agli altri ufficiali di coperta, al nostromo e nostromo in seconda, procedevamo all'ammaino delle lance sul lato dritto della nave e preciso che il Comandante sul ponte non c'era. Io personalmente ho aiutato l'imbarco dei passeggeri sulle lance e sulle zattere anche andando a prenderli sul lato sinistro, io sono stato uno degli ultimi a lasciare la nave saltando sul tetto di una lancia. Poco prima di questo ho visto passeggeri che si buttavano a mare quando la nave ha fatto un'ulteriore sbandata, con la nave che scendeva a picco.

A.D.R. Il comandante Schettino l'ho visto sullo scoglio vicino alla nave un volta che anche noi della lancia siamo sbarcati per metterci al riparo dalla nave che poi per fortuna si è fermata, era arrivato lì con una lancia che seguiva la scena della nave in affondamento. Successivamente mi sono accorto che ancora c'erano passeggeri a bordo dal movimento dei soccorsi.

I SOCCORSI DELLA MOTOVEDETTA G104 DELLA GUARDIA DI FINANZA

La motovedetta G104 della Guardia di Finanza è stata una delle prime ad accorrere e ha avuto un ruolo da protagonista nei soccorsi. Ecco la relazione che fa il Comandante dopo la tragedia.

Igor Volpini, Comandante del G. 104 Apruzzi appartenente alla Sezione Operativa Navale di Porto Santo Stefano riferisce quanto segue: Il giorno 13 gennaio 2012 alle ore 22.15, durante lo svolgimento di una crociera di servizio, si riceveva una comunicazione radio sul canale di soccorso canale 16 tra la Capitaneria di Porto di Livorno e la M/N Costa Concordia

compartimento Genova, bandiera italiana, in posizione acque antistanti porto dell'Isola del Giglio, con la quale il Comandante comunicava un'avaria alla nave a causa di Black-Out. Constatato che la nostra posizione distava soltanto 20 minuti circa di navigazione dal punto comunicato, si contattava la Capitaneria di Porto di Livorno avvisandola che dirigevamo sulla Motonave in difficoltà.

Alle ore 22.30 la nostra unità raggiungeva la M/N Costa Concordia ferma in posizione Lat. 42' 21' 55N - Long. 010' 55' 21 E.

La Motonave si trovava posta con la prua orientata verso il porto dell'Isola del Giglio e presentava una leggera inclinazione sul lato di dritta. Subito dopo dalla Motonave veniva richiesto di essere rimorchiati; a tale richiesta si rispondeva negativamente date le grandi dimensioni della nave. In zona era presente anche una piccola unità navale dei Carabinieri ed una imbarcazione civile di pochi metri di lunghezza. Alle ore 22.35 dalla Motonave veniva filata in mare l'ancora posta sul lato dritto della prora e successivamente l'ancora di sinistra. L'inclinazione sul lato di dritta aumentava sensibilmente. Alle ore 22.38 il Comandante della M/N Costa Concordia comunicava alla Capitaneria di Porto di Livorno il distress a causa di una falla. Successivamente come disposto dalla Capitaneria di Porto di Livorno, il Guardacoste G 104 Apruzzi assumeva ruolo di O.S.C. (On Scene Commander), allo scopo di dirigere le operazioni di soccorso sul posto. Alle ore 22.58 il Comandante della M/N Costa Concordia comunicava alla Capitaneria di Porto di Livorno di aver disposto l'abbandono della nave e che a bordo erano presenti tra equipaggio e passeggeri 4.231 persone. Dalla stessa ora il Guardacoste G 104

Apruzzi coordinava tutte le operazioni di trasbordo dei passeggeri e dell'equipaggio della M/N Costa Concordia. Alle ore 23.25 giungeva sul posto la motovedetta V. 625

appartenente al Reparto in intestazione. Fino alle ore 24.00 circa, dalla Motonave sono state calate scialuppe di salvataggio ed atolli sia dal lato dritto che sinistro; dal nostro guardacoste è stato calato in mare il battello pneumatico di servizio che ha aiutato nelle operazioni di allontanamento dalle suddette scialuppe dallo scafo coadiuvato dalle unità della Guardia Costiera e dei Carabinieri giunte sul luogo.

L'unità navale G. 104 Apruzzi nel frattempo trasportava nr. 2 zattere di salvataggio con circa 40 persone cadauno, le quali venivano trasbordate sulla M/N Aegilium. Inoltre, veniva individuata una donna e un corpo privo di vita, successivamente recuperati dalla motovedetta della Polizia di Stato PS 468. - Dalle ore 24.00 circa la M/N Costa Concordia ha aumentato notevolmente la sua inclinazione sul lato dritto con conseguente innalzamento obliquo del lato sinistro, evidenziando la presenza di una falla a poppavia sul lato sinistro di circa 30-40 mt. Questo aggravamento della stabilità della M/N ha creato alle persone presenti sul lato sinistro gravi difficoltà ad imbarcare sulle scialuppe di salvataggio, costringendole a rimanere a bordo. Di conseguenza si sono formati tre numerosi gruppi di persone (per un totale di circa 400), posizionati in tre distinte zone della M/N (uno a prua, uno a centro nave e l'ultimo a poppa). L'evacuazione dei gruppi posti al centro nave ed a poppa è avvenuta con l'ausilio delle motovedette classe 300 ed 800 della Guardia Costiera; dette persone sono state trasportate nel porto dell'Isola del Giglio. Il gruppo di persone della zona di prua è stato dapprima soccorso tramite sollevamento e trasporto con elicotteri nel frattempo sopraggiunti e, successivamente, mediante sbarco a mezzo biscaggina posta a poppa nave. Verso le ore 01.00 sono giunte sul posto altre unità navali della Guardia di Finanza, Guardia Costiera, Polizia di Stato e dei Vigili del Fuoco. Inoltre sono state dirottate in zona dalla Capitaneria di Porto di Livorno le

seguenti motonavi: M/N Giuseppe Sa - M/N Alessandro F. - M/N Cruise Barcellona - M/N Nuraghes - M/N Akeos. Tutte le navi sono rimaste in attesa fino a ricevere l'ordine di mettere in mare i mezzi di salvataggio impartito dalla Capitaneria di Porto di Livorno alle 02.30 circa. Con l'ausilio del Guardacoste G. 200 Brigadiere Buratti della Guardia di Finanza della Stazione Navale di Civitavecchia, venivano trasportati a Porto Santo Stefano n. 5 feriti gravi e nr. 3 cadaveri di cui nr. 1 cadavere individuato dal G.104 Apruzzi e uno individuato dal Guardacoste G. 200 Brigadiere Buratti. La M/N Akeos non era stata potuta impiegare per il trasbordo dei passeggeri verso Porto S. Stefano a causa delle sue dimensioni. Alle ore 03.30 ha preso imbarco il Ten. Col. Filippo Bianchi, Comandante della Stazione Navale Guardia di Finanza di Livorno, il quale ha assunto la direzione dell'attività di servizio. Alle ore 04.45 circa sono terminate le operazioni di trasbordo; è quindi salito a bordo personale dei Vigili del Fuoco per ispezionare i locali della M/N, insieme al sig. Pellegrini appartenente all'equipaggio della M/N Costa Concordia. Verso le ore 05.00 sono state trovate interno della nave, altre 2 persone ferite che sono state fatte sbarcare con l'ausilio di barella spinale in dotazione al G. 104 Apruzzi e sono state trasportate nel vicino porto dell'Isola del Giglio. Alle ore 06.00 i Vigili dei Fuoco hanno interrotto l'ispezione. Inoltre, alla stessa ora, suddette MM/NN sono state fatte imbarcare i mezzi di salvataggio e fasciare la zona operazioni. Il G. 104 Apruzzi inoltre coordinava l'accesso dei traghetti nel porto dell' Isola del Giglio, per l'imbarco dei naufraghi ed il successivo trasporto in Porto Santo Stefano; l'operazione ha riguardato circa 1.940 persone tenuto conto delle comunicazioni ricevute dai Comandanti dei traghetti, che hanno effettuato il trasferimento delle persone. Alle ore 07.00 veniva comunicato dalla Capitaneria di Porto di Livorno che il ruolo di O.S.C. (On Scene Commander) doveva essere passato

alla CP 286 per coordinare le operazioni a mare e all'Ufficio Locale Marittimo dell'Isola del Giglio quelle all'interno del porto. Alle ore 9.30 si lascia la zona operazioni e si fa rientro a Porto santo Stefano. Alle ore 10.00 si riprendono gli ormeggi di Reparto e si fermano i motori.

Schizzo della rotta programmata e di quella effettivamente seguita (allegato all'interrogatorio di Ciro Ambrosio)

Planimetria del ponte di comando secondo l'ufficiale Ambrosio

Planimetria del ponte di comando secondo l'ufficiale Scarpato

Planimetria del ponte di comando secondo l'ufficiale Pellegrini

Planimetria del ponte di comando secondo l'ufficiale Iaccarino

Planimetria del ponte di comando secondo l'ufficiale Canessa

Planimetria del ponte di comando secondo l'ufficiale Onorato

Planimetria del ponte di comando secondo il comandante Christidis al suo primo ingresso in plancia dopo l'urto

Planimetria del ponte di comando secondo il comandante Christidis al suo ritorno dopo 51 minuti

Planimetria del ponte di comando secondo l'allievo Iannelli

Schema della lancia di salvataggio e delle persone a bordo secondo l'allievo Iannelli

Costa Crociere Spa

In soccorso di chi?

Parte I - Crisis Management

IL SEME DELLA SFORTUNA

Una storia lunga. Una storia di successo nella quale c'è però il seme della sfortuna. Presagi, li chiamano i superstiziosi. Coincidenze, per chi si affida alla ragione nell'analisi della Storia. Una cosa è certa: nella vicenda della Costa, nel suo stesso Dna, sono sepolte mille coincidenze. La Costa venne fondata nel 1854, sette anni prima dell'Unità d'Italia. In quei mesi di metà ottocento venne depositato il primo brevetto per il motore a scoppio. Giacomo Costa fonda la società che porta il suo cognome. È ambizioso, l'imprenditore genovese. Inizia con piccoli battelli per il trasporto merci. Nel giro di pochi decenni la sua flotta trasporta olio d'oliva in tutto il mondo, Australia compresa. Nel 1854, il 21 gennaio, mentre Costa fonda la sua società, l'RMS Tayleur, un piccolo vascello completamente di metallo, di proprietà della White Star Line affonda durante il viaggio inaugurale. Le cronache dell'epoca raccontano di gravi errori da parte del Comandante. Alla fine il bilancio è tragico: delle 650 persone a bordo, solo 290 sopravvivono.

Ma la storia di Costa è una storia di successo. Nel 1924 l'azienda passa in mano ai figli del fondatore Giacomo. Il commercio prospera, e malgrado la guerra, gli affari vanno avanti anche quando - a causa del secondo conflitto mondiale - rimane una sola nave in servizio. Nel 1947 la Costa decide di dedicarsi al trasporto passeggeri. Nel 1959 la Costa vara la

prima nave totalmente adibita alle attività crocieristiche. Si chiama Franca C.: il suo nome prosegue la tradizione di dare alle navi i nomi dei componenti della famiglia. Anche se la dimensione della Costa aumenta anno dopo anno, con sempre più navi e tonnellaggio, la Costa rimane una società a conduzione familiare. Fino agli anni '70, quando la crisi finanziaria impone alla famiglia di aprire la società a nuovi soci: nasce la holding e viene deciso di concentrare tutti gli sforzi sul core business. Niente più produzione dell'olio d'oliva Dante, niente più industrie tessili. Nel 1986 la Costa diventa Costa Crociere Spa. Tre anni dopo entra in Borsa. Nel 1995, Costa Crociere registrò un numero complessivo di circa 300.000 passeggeri trasportati in tutto il mondo, divenendo leader nel mercato europeo, e con un fatturato di 862 miliardi di lire. Due anni dopo, la famiglia decide di passare all'incasso: vende l'intera compagnia per 455 miliardi di lire alla Carnival Corporation, il più grande operatore al mondo nel settore delle crociere, statunitense.

La Carnival ha tutta un'altra storia rispetto alla Costa. È una società che fa della finanza un punto di forza. A fondarla è stato Ted Arison, armatore israeliano naturalizzato statunitense, ex combattente nella brigata ebraica del British Army. Nel 1972 fonda la Carnival. Anche qui, una coincidenza strana, sempre a gennaio.

Il 9 del mese, a Hong Kong, la nave Queen Elizabeth viene distrutta da un rogo mentre si trovava in porto per essere trasformata in una università galleggiante. Alla fine degli anni '90 la Carnival diventa un gruppo con molti marchi differenti e vari campi d'azione. Il suo fatturato sfiora i 15 miliardi di dollari all'anno. Il caso di Costa Concordia ha pesato (e peserà) molto nei bilanci.

Nel primo trimestre dell'anno il calo è stato di 139 milioni di dollari. E la società ha pure dovuto rivedere al ribasso le stime

per l'intero 2012, prevedendo un utile per azione di 1,40-1,70 dollari rispetto ai 2,42 dollari del 2011 e i 2,55-2,85 dollari previsti in precedenza. I ricavi del trimestre che si è chiuso il 29 febbraio sono saliti del 4,8% a 3,58 miliardi di dollari.

L'UNITA' DI CRISI

In ogni grande compagnia c'è un'unità di crisi. Esperti pronti a tutto, che intervengono prendendo decisioni rapidissime, in tutti i casi estremi. Risolvono problemi. E se non li risolvono, mettono le basi perché la compagnia sia toccata il meno possibile da quanto avvenuto. Bisogna avere sangue freddo, per fare questo lavoro.

Bisogna essere pronti a fare gli straordinari senza che nessuno dica grazie. E - si è visto nelle vicende delle società di mezzo pianeta - bisogna anche essere pronti a mentire, a essere spregiudicati. Nella vicenda di Costa tutto questo non è accertato. Il tribunale valuterà se davvero l'unità di crisi della Costa Crociere ha agito bene o male. Nella storia di questo naufragio, però, la gestione della crisi ha un ruolo decisivo. Già dai primi istanti, mentre il quadro si delineava, gli esperti erano già al lavoro.

Francesco Schettino, simbolo ormai mondiale della codardia e dell'infamia, sostiene che la colpa non è tutta sua. Farfuglia, nella sua prima disastrosa dichiarazione alla stampa che quello scoglio non era indicato sulle carte nautiche. La sua linea difensiva, di fronte ai media che si concentrano dall'intero pianeta su di lui, non è solo poco delineata, ma addirittura inesistente. Sbanda, Schettino, proprio come la nave da crociera che ha appena fatto affondare. Televisioni, radio e giornali riprendono quest'uomo, ne fanno l'antieroe. Dall'altra parte, emerge in autonomia l'eroe, il capitano De Falco. Tutto questo avviene nel corso delle due settimane successive al naufragio. Costa - secondo i difensori di Schettino - ne approfitta. Anzi. Se possibile avalla questa ipotesi: la colpa è di un uomo solo. Un

uomo forse drogato, forse ubriaco, forse nelle braccia di una donna, forse incompetente.

Forse. Grandi forse uno dietro l'altro, indizi che non si sa se diventeranno mai prove. Decisiva sarà l'analisi della scatola nera della nave, nella quale si dovrebbero sentire le chiamate tra Schettino e Roberto Ferrarini, Direttore delle Operazioni Marine. Che cosa si saranno detti? Per ora non è dato saperlo.

Quello che si sa è la versione di Costa Crociere. Una versione di parte, ovviamente, ma che offre uno squarcio di quei primi drammatici momenti a bordo.

La ricostruzione di Ferrarini parte con una premessa sulla quale è bene riflettere: La presente dichiarazione riassume i fatti avvenuti la sera del 13 gennaio 2012 e la mattina del 14 gennaio 2012 per quanto a mia conoscenza. La ricostruzione è frutto principalmente di ricordi personali in quanto non è stato redatto uno specifico log e non è stata annotata alcuna informazione durante la gestione degli eventi. Relativamente in particolare alle telefonate con il Comandante, l'acquisizione ed il confronto con quanto registrato in V.D.R. permetterebbe una più puntuale e completa ricostruzione delle mie conversazioni. E qui c'è la prima stranezza. Perché Ferrarini non ha redatto un log, una sorta di diario (come fatto invece dalla capitaneria di porto) minuto per minuto per tenere traccia di quanto sta avvenendo? Semplice dimenticanza, errato protocollo operativo oppure volontà di non lasciare indicazioni certe? Domande per ora senza risposta.

Ma torniamo al racconto di Ferrarini. Alle 21.57 del 13 gennaio ricevo una telefonata dalla Costa Concordia tramite il cellulare del ponte di comando. Il comandante Schettino mi informa che hanno avuto un grosso problema, è in corso un blackout ma soprattutto mi informa che la nave ha urtato uno scoglio, un basso fondale, davanti all'Isola del Giglio durante un passaggio ravvicinato che aveva deciso di fare. Nella

conversazione ha asserito (quasi inveendo) che il comandante Palombo lo aveva rassicurato che quella zona di mare aveva sufficiente profondità e che quindi non si spiegava l'incidente. Implicitamente ho inteso che il passaggio ravvicinato fosse stato in qualche modo promosso da Palombo, notizia poi rivelatasi inesatta durante una mia successiva conversazione con Palombo. Alla stessa maniera e conoscendo analoghi passaggi fatti al Giglio ufficialmente in passato ho inteso che l'incidente fosse avvenuto a bassa velocità. La prima affermazione di Ferrarini è importante: Costa Crociere sapeva che la Concordia era finita contro uno scoglio e che c'era un grosso problema.

Andando a confrontare il log della Capitaneria con le dichiarazioni di Ferrarini, si capisce che questo fatto verrà comunicato all'unità di De Falco solo dopo quasi un'ora dall'avvenimento. Schettino preferisce insomma la via interna alla società.

In questa prima telefonata il Comandante mi informava di avere un compartimento stagno allagato, quello dei motori elettrici di propulsione, ma che con tale situazione la galleggiabilità non era compromessa. La nave però, secondo molti testimoni, aveva già iniziato ad inclinarsi. Schettino però è tranquillo. Il Comandante aveva un tono chiaro e sufficientemente calmo e mi è sembrato nel pieno possesso delle sue facoltà. Informavo immediatamente Paolo Parodi, il Fleet Superintendent della nave, con il quale disquisivo che il danno ai motori era molto grave in termini tecnici poiché avrebbe comportato un fermo nave di molti mesi. Altra dichiarazione, altra indicazione. Il tono della voce di Schettino ha rassicurato la Costa (anche se sanno che è stato urtato uno scoglio e c'è un blackout). Tra Parodi e Ferrarini avviene uno scambio di opinioni su un problema squisistamente logistico-economico: se i motori non funzionano vuol dire che sono danneggiati. E dunque la nave ammiraglia della Costa deve

rimanere ferma molti mesi. Con un danno economico non indifferente.

Ma andiamo avanti nel racconto di Ferrarini. Alle 22.06 il Comandante mi ha richiamato per il normale in questi casi, aggiornamento della situazione. Mi informava che anche un secondo compartimento stagno era apparentemente allagato (generatori) e che permaneva il blackout. Mi assicuravo che avesse informato gli ospiti della situazione ricevendone conferma. Anche in questa occasione il Comandante mi informava che la galleggiabilità della nave non era compromessa, mi informava altresì dell'intenzione di avvicinarsi alla costa per ancorare in maniera da accertare la situazione con calma, ciò anche in virtù del fatto che la propulsione era in ogni caso compromessa. Lo confortavo sulla decisione e commentammo sulla necessità di poter disporre di rimorchiatori per poter poi rimorchiare la nave. L'aspetto rimorchiatori non era naturalmente una priorità in quel momento data la grande distanza da porti con rimorchiatori disponibili in tempi rapidi.

Andiamo a rivedere il documento redatto dalla Capitaneria di porto. Alle 22.06, allo stesso minuto nel quale Schettino dice a Ferrarini che ci sono due compartimenti stagni allagati (la nave può rimanere in galleggiamento fino a tre compartimenti invasi dall'acqua), ai carabinieri arriva la chiamata di una signora che ha la madre imbarcata sullaConcordia, che l'ha chiamata spaventata perché al ristorante è caduto un soffitto sopra le persone presenti. I carabinieri informano ovviamente la Capitaneria, che alle 22.12 sta ancora cercando la Concordia, cercando di saperne il nome e la posizione.

Intanto Schettino e Ferrarini vanno avanti a parlare. Nelle telefonate successive delle 22.16 e 22.26 con il Comandante abbiamo discusso, oltre che sull'aggiornamento della situazione, sull'entità delle falle e dell'allagamento. Ho ripetutamente

sollecitato il Comandante a conoscere se per caso anche un terzo compartimento fosse stato allagato. Negli stessi istanti la manovra di avvicinamento all'ancoraggio era in corso e non avvertivo dal tono del Comandante segni di difficoltà. La nave stava quindi dirigendo verso l'ancoraggio. Domandavo la situazione circa il blackout ricevendo in risposta una rassicurazione di massima, non ricordo se mi ha detto che la luce era tornata. In tutta questa fase il Comandante manteneva un atteggiamento tranquillo, rivela Ferrarini. Insomma, Schettino non aveva fatto capire a Ferrarini la gravità della situazione, secondo il verbale del dirigente di Costa.

Il quale però, cinque minuti dopo, chiama comunque un suo superiore, Manfred Ursprunger senza riuscire a prendere la linea. Ferrarini riprova alle 22.21 (nello spazio di tempo avevo infatti riparlato con la nave) e durante la telefonata lo informavo su quanto accaduto e sulle informazioni in mio possesso. Abbiamo convenuto di vederci immediatamente in ufficio e come dividerci le notifiche ai colleghi del crisis committee da riunire in sala consiglio Piazza Piccapietra. Il Comandante è tranquillo, ma il crisis committee si riunisce d'urgenza. Io mi sono occupato d informare Paolo Parodi (era già presente in ufficio), Fabrizia Greppi (22.30) e Alessandro Carella (22.37) aggiornando tutti sulla situazione.

E sulla Concordia che stava accadendo? Alle 22.33 il Comandante mi aggiornava sulla situazione senza particolari informazioni. Mi informava altresì sullo stato dello sbandamento che, sebbene stava aumentando, non era ancora a livelli preoccupanti. Apprendevo inoltre che era in qualche modo in contatto con le autorità di terra. Alle 22.35 il Comandante mi informava dell'intenzione di dare l'abbandono nave, decisione che mi confermava alle 22.45. Durante queste telefonate mi informava altresì di aver ancorato ma non ricordo esattamente il momento. In pratica, alle 22.33 per Schettino c'è

una sbandata non preoccupante. Solo 12 minuti dopo decide per l'abbandono nave. In pratica dichiara che tutto è perduto. Del resto, due minuti prima il battello della Guardia di Finanza, denominato G104, aveva scoperto la verità, chiamando la Capitaneria e dicendo che la nave era adagiata sul fondo con il lato destro. Non si può più aspettare, e Schettino decide di far calare le scialuppe. La decisione di abbandonare la nave mi ha completamente sorpreso.

Dalle telefonate precedenti non intuivo che la situazione stesse prendendo una direzione così estrema. Non sono a conoscenza di quando e se il segnale di emergenza generale sia stato dato ed il tempo trascorso tra questo e quello di abbandono nave, mette a verbale Ferrarini. Costa, in pratica, dice che cade dalle nuvole.

Schettino avrebbe ingannato anche loro. Ad ogni modo, tre minuti dopo, alle 22.48, la Capitaneria non sa ancora che è stato dato l'abbandono nave. Sa solo che a bordo della Concordia stanno valutando tale opportunità. Solo alle 22.58 viene confermato un ordine che - ovviamente - avrebbe chiarito subito anche a terra la gravità della situazione. A dirlo è il capitano De Falco: Alle ore 22.58, ho richiamato via radio la nave, richiedendo espressamente di comunicare con il comandante Schettino. In tale circostanza, costui ha dichiarato: In questo momento ho ordinato l'abbandono nave. A tal punto io l'ho informato di avere inviato in zona la Motonave Aegilium dal porto dell'Isola del Giglio per cooperare alle operazioni di soccorso.

A questo punto l'attività si fa frenetica. Mentre dalla capitaneria di porto vengono inviate alla Concordia tutte le navi disponibili, il crisis committe prende possesso della sala riunioni al quinto piano di Piazza Piccapietra. Diverse persone erano già presenti, tra cui Ursprunger, Parodi, Centrone ed altri. Dopo l'ultima telefonata del Comandante decido di non

disturbarlo con le mie chiamate visto il momento molto critico e la sua più importante occupazione e decido quindi di attendere un aggiornamento da parte sua. Che cosa succede adesso? Si delinea una strategia comunicativa? Non si sa. Si sa invece che alle 23.11 Ferrarini chiama ancora Schettino: Il Comandante mi informa che l'abbandono nave è in corso e procede in maniera regolare. Lo sbandamento raggiunge i 20°. Anche nel successivo aggiornamento avvenuto alle 23.29 viene ribadito che l'abbandono nave procede regolarmente e che lo sbandamento si attesta sui 20°. Solo cinque minuti prima, però, dalla nave venne riferito alla Capitaneria di avere un forte sbandamento e di richiedere un intervento di un'unità navale per eventuale spinta sul lato sinistro. In pratica, vorrebbero controbilanciare. Ma la nave Aegilium, nel giro di 60 secondi, dice no: Non è possibile. La situazione è troppo grave.

Si avvicina la mezzanotte e Ferrarini continua il suo racconto: Alle 23.52 vengo informato che l'abbandono nave degli ospiti è apparentemente ultimato e rimangono a bordo membri dell'equipaggio. Non ho ulteriori informazioni né sulla sua posizione in quel momento né sui dettagli dell'abbandono. Più o meno durante questi momenti Manfred Ursprunger mi informava che l' hotel directorGiampedroni, con il quale era in contatto, lo informava che lo sbandamento aveva raggiunto livelli molto importanti dato che non riusciva a camminare sui ponti (45°). Chiedevo conferma al Comandante di ciò ricevendo in risposta che lo sbandamento stava aumentando ma che si attestava intorno ai 25/30°.

Ma l'abbandono della nave degli ospiti non è affatto ultimato. Ci sono persone che verranno recuperate decine di ore dopo l'incidente. E Schettino? Secondo Costa gioca sui numeri, sui gradi.

Inclinazione di 25 gradi o di 45? Qualcuno mente.

Alle 00.19 cerco ripetutamente di chiamare il Comandante

non prendendo la linea. Riesco a ripristinare il collegamento telefonico alle 00.21 durante il quale il Comandante mi informa in maniera confusa che ha dovuto abbandonare la nave durante il repentino sbandamento della nave (non sono sicuro sia questo il momento con il quale mi informa di ciò). Si trova su uno scoglio davanti alla nave. Alle 00.39 lo richiamo ed il Comandante mi informa che teme/è a conoscenza della presenza di altre persone a bordo, probabilmente dall'altro lato della nave. Mi conferma che la nave è ormai appoggiata con un angolo di 90°. Ormai l'argine di bugie è crollato. La verità è cruda: ci sono persone a bordo e il gigante di metallo è appoggiato su un lato. Le chiamate tra Ferrarini e Schettino si fanno frenetiche. Ogni dieci minuti i due si sentono. Seguono altre telefonate con il Comandante (00.50, 01.00, 01.11, 01.35) con le quali cerca di aggiornarmi sulla situazione, in maniera non attendibile data la sua posizione.

Intorno alle 02.00 il Comandante mi informa di aver ricevuto la richiesta da parte delle autorità di tornare a bordo commentando con me l'impossibilità fisica di tale manovra per ragioni logistiche (servirebbe un elicottero). È il torni a bordo, cazzo di De Falco.

Che cosa sta facendo la Costa Crociere, intanto? Nel frattempo il crisis committee è al lavoro all'organizzazione dell'emergenza, la parte logistica la raccolta dei dati e l'elaborazione delle liste pax e crew. Il mio compito principale all'interno del crisis committee è di mantenere le comunicazioni con la nave e le autorità marittime. Durante la gestione della crisi ho avuto contatti telefonici con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto e la Capitaneria di Livorno. Il tutto dopo l'inizio dell'abbandono nave.

Alle 00.19, su richiesta del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, inviavo la lista delle persone presenti a bordo (procedura SOLAS). Successivamente ci vengono

richieste altre liste con maggiori dettagli (nazionalità), attività che delego ai colleghi del crisis committee. Durante la crisi abbiamo avuto anche un contatto stretto con il Sindaco del Giglio. All'Isola del Giglio, nel giro di un'ora, arriveranno centinaia di persone. L'emergenza continua ma va seguita in loco. Alle 03.30 insieme a Gianni Onorato, Manfred Ursprunger siamo partiti in auto per raggiungere Porto Santo Stefano (arrivati intorno alle 07.00) ed il Giglio (intorno alle 08.30), dice ancora Ferrarini. Che poi, con note a margine, addebita pesantissime responsabilità a Schettino.

Durante il susseguirsi degli accadimenti il Comandante non mi ha mai fatto intendere la gravità della situazione. Sia con il tono relativamente tranquillo che con l'apparente sicurezza della sua intenzione di andare all'ancoraggio. Successivamente, ma solo intorno alla mezzanotte, dopo quanto appreso soprattutto dall' hotel director, si è realizzato che la situazione era probabilmente grave da molto prima. Una pietra. Seconda pietra scagliata contro il Comandante. Durante la crisi, non ricordo purtroppo il momento esatto, il Comandante chiede di condividere con me la posizione da tenere con l'autorità che evidentemente gli richiede cosa è accaduto. Asserisce di avere l'intenzione di dichiarare che la nave aveva prima subito un blackout a seguito del quale aveva urtato un basso fondale. Ho rifiutato immediatamente tale possibilità intimandogli di dire esattamente come i fatti sono occorsi anche alla luce dell'oggettiva impossibilità a sostenere posizioni differenti. Anche qui, una frase interessante: Anche alla luce dell'oggettiva impossibilità a sostenere posizioni differenti. In pratica, bisogna dire la verità perché la strada della menzogna non è percorribile. E ancora: Schettino voleva mentire, non l'abbiamo fatto perchè non era possibile farlo. una frase inquietante.

Ferrarini è sotto indagine. Così come Ursprunger e Parodi. La testa del crisis committee (che peraltro dopo poche

settimane sarà ancora al lavoro, questa volta per l'incendio sulla Costa Allegra, alla deriva nell'Oceano Indiano) viene raggiunta da avvisi di garanzia. I reati ipotizzati sono pesanti. Eccoli.

Articoli 40, 113 e 589 del Codice Penale, per avere - in cooperazione tra loro e con Francesco Schettino, quali rappresentanti dell'armatore della Costa Concordia relativamente alla gestione della crisi anche a tutela della sicurezza delle persone ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 409 c.n. anche per effetto delle disposizioni organizzative di cui all'allegato P15.06 - Crisis Management Preparedness Plan - Operational & Reporting Procedure, del Sistema di Gestione aziendale predisposto da Costa Crociere Spa secondo quanto prescritto dal Codice Internazionale, di Gestione della Sicurezza delle Navi ISM, ai sensi del Regolamento (CE) 336/2006 (in particolare, Ferrarini quale responsabile del settore Marine operations, quale Fleet Crisis Coordinator e quale Designated Person Ashore di Costa Crociere Spa, nonché quale componente dell'Unità di crisi della medesima società ; Ursprunger quale Executive Vice President, responsabile del settore Fleet Operations, nonchè quale Crisis Managing Director, ovvero comunque quale coordinatore di fatto dell'Unità di Crisi della medesima società ; Parodi quale Fleet Maintenance Director, nonché quale componente dell'Unità di crisi della medesima società - per colpa consistita in imprudenza, negligenza e imperizia e in violazioni di leggi, regolamenti, ordini e discipline. In particolare e tra l'altro:

1 - Omettendo di attivarsi per assumere ogni ulteriore utile informazione in merito a suddetto sinistro dal Comandante della nave e da ogni altro soggetto a conoscenza dei fatti e ponendosi in tal modo in colpevole ignoranza riguardo alla effettiva situazione a bordo e rimanendo così privi dei dati minimi necessari per ogni opportuna valutazione e attività, così omettendo di suggerire concrete soluzioni al Comandante della

nave e in genere di fornirgli adeguato supporto tecnico e decisionale (e pertanto, non sviluppando applicando e mantenendo un sistema di gestione della sicurezza, tale da garantire l'effettività di livelli definiti di autorità e linee di comunciazione efficace tra il personale di terra e di bordo, in violazione del punto 1.4.3 del codice internazionale di gestione di sicurezza delle navi).

2 - Omettendo di verificare e riscontrare adeguatamente le incongrue informazioni fornite dal medesimo Comandante in merito alle cause del sinistro e del blackout, alla natura ed alla gravità dei danni, alle manovre concretamente intraprese, alle prospettive a brevissimo termine quanto alla tutela delle persone imbarcate, nonchè limitando il contributo tecnico delFleet Manteinance Director e di tutti gli altri membri tecnicamente competenti dell'unità di crisi soltanto agli aspetti burocratici relativi all'attività di certificazione e classificazione di competenza del registro italiano navale e alle future prospettive di riparazione della nave e non viceversa richiedendo e fornendo un adeguato supporto tecnico in ordine alla valutazione dell'attuale situazione della nave, della effettiva gravità dei danni, di eventuali pericoli per le persone.

3 - Limitando di fatto i lavori della suddetta unità di crisi a compiti puramente logistici e in genere omettendo e comunque ritardando ogni attività volta alla sicurezza delle persone imbarcate, di fatto demandando completamente tale attività al comandante Francesco Schettino e pertanto, non predisponendo misure organizzative tali da assicurare la sicurezza in mare, prevenire lesioni alle persone o perdite di vite umane ed evitare danni, fornire procedure sicure nell'esercizio della nave, stabilire misure di protezione contro tutti i rischi prevedibili, migliorare continuamente la capacità di sicura gestione del personale di bordo e di terra, inclusa la preparazione alle situazioni di emergenza relative alla sicurezza

e alla protezione ambientale, in violazione dei punti 2.1e 2.2 ()

4 - Omettendo di contattare la direzione marittima di Livorno, centro secondario di soccorso marittimo, ovvero comunque di mettersi a disposizione delle competenti autorità marittime fornendo loro tutti gli elementi necessari per una compiuta valutazione dei fatti; di modo che i soccorritori intervenivano con ritardo (e pertanto non collaborando pienamente con le autorità marittime competenti, allo scopo di ridurre al minimo le conseguenze dell'incidente in mare accorso alla nave Costa Concordia in violazione dell'articolo 19, d.lgs 19 agosto 2006 nonché non sviluppando, applicando e mantenendo un sistema di gestione della sicurezza tale da garantire adeguate procedure per segnalare gli incidenti (); cagionato ovvero comunque contribuito a cagionare la morte di Francis Servel (segue lista di tutti i decessi e dispersi)

Un altro documento molto interessante è l'audizione del Comandante generale delle capitanerie di porto Marco Brusco. L'ufficiale si presenta a Palazzo Madama, davanti all'Ottava commissione permanente del Senato, alle ore 8.30.

«Signor Presidente, onorevoli Senatori presenti, nell'accingermi a riferire circa gli eventi relativi al naufragio dellaCosta Concordia, desidero porgervi il mio deferente saluto ringraziando per l'attenzione dimostrata in questi giorni verso l'operato del Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera che mi pregio di rappresentare.

L'evento si colloca tra i più rilevanti della storia della navigazione marittima per numero di persone coinvolte; sono state tratte in salvo più di 4000 persone tra passeggeri e personale dell'equipaggio e grandissima è stata la partecipazione all'imponente macchina dei soccorsi messi in campo da parte delle organizzazioni deputate.

A tale proposito, vorrei cogliere l'occasione per esprimere sentimenti di viva gratitudine a tutte le Forze che hanno

collaborato sotto il coordinamento della Guardia Costiera alle attività di ricerca, soccorso e recupero dei naufraghi nell'immediatezza dell'emergenza e nel prosieguo delle operazioni, che prevedono la messa in sicurezza dell'unità per prevenire ogni rischio di inquinamento.

Vorrei ora rivolgere un pensiero alle vittime del naufragio ed inviare un messaggio di cordoglio ai loro familiari, per dimostrare la vicinanza delle istituzioni in un momento così tragico e triste.

Vorrei tralasciare la ricostruzione dei momenti iniziali della tragedia, per la quale hanno già riferito alla Camera ed al Senato il sig. Ministro e Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti nonché il sig. Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per passare, invece, a fornire degli aggiornamenti sull'attività in corso.

Allo stato attuale è stato dichiarato, come sapete, dalla Presidenza del Consiglio lo stato di emergenza nazionale ed il Capo del dipartimento della Protezione civile - Prefetto Franco Gabrielli - è stato nominato Commissario straordinario per l'emergenza.

Sono in fase di avvio le operazioni di svuotamento dei serbatoi della nave e si sta procedendo con la messa in sicurezza dell'unità, ormai confinata da panne d'altura del tipo assorbente e galleggiante. Le operazioni di svuotamento inizieranno, con ogni probabilità il prossimo sabato ma è stato intanto posizionato il pontone con le relative attrezzature per la predisposizione delle ulteriori fasi preliminari.

()

Continua poi, l'attività di ricerca dei dispersi ed i bilancio, sulla base dei dati forniti dal Commissario straordinario nominato per l'emergenza, è di: 16 morti, di cui 8 identificati, e 16 persone ancora disperse.

Per quanto riguarda l'attività di indagine sulle cause che

possano aver determinato il sinistro, sono state avviate tre tipi di inchieste: 1- L'inchiesta sommaria, un'inchiesta di tipo amministrativo promossa, ai sensi del codice della navigazione, dalla Locale Autorità Marittima, che dovrà accertare le cause e le eventuali responsabilità da parte del bordo nella produzione del sinistro. A questa seguirà un'inchiesta c.d. formale, esperita dalla Direzione marittima di Livorno, le cui risultanze dovranno essere comunicate ed andranno ad integrare l'inchiesta in corso da parte dell'Autorità giudiziaria.

2- l'inchiesta tecnica ministeriale disposta dal Vertice politico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, in ossequio alle disposizioni in materia di sicurezza della navigazione, dovrà individuare le cause e le circostanze che rilevano sul piano tecnico in merito al verificarsi del sinistro, da comunicare ai competenti Organismi europei per l'eventuale adeguamento degli standard di sicurezza delle navi; le indagini da parte dell'Autorità giudiziaria tese ad accertare responsabilità penalmente rilevanti.

Al momento, al di là dal poter in maniera evidente determinare le effettive cause del sinistro, alla luce di quanto sinora ricostruito si può ragionevolmente affermare che vi sia stata una erronea valutazione, da parte del bordo, del rischio connesso alla navigazione in acque prossime alla costa.

Quanto alle ragioni che hanno indotto il Comandante della nave ad effettuare una rotta prossima alla costa, in linea generale corre l'obbligo di osservare che l'individuazione della rotta da seguire durante la navigazione marittima è frutto di un insieme di valutazioni che sono operate in via esclusiva dal Comandante dell'unità a cui spetta, ai sensi dell'art. 295 cod. nav. la direzione della manovra e della navigazione.

Il Comandante è, per legge, l'unico responsabile nella condotta della nave e a lui competono, nella determinazione delle rotte da seguire, le valutazioni che attengono ad elementi

oggettivi quali, la destinazione da raggiungere, le caratteristiche tecniche della propria unità (pescaggio, lunghezza, larghezza), le condizioni meteo marine del tratto di mare che si deve percorrere e le previsioni per le successive 24 ore o quantomeno per il tempo necessario a raggiungere la successiva destinazione, la presenza nella zona di mare da attraversare di aree sottoposte a particolari vincoli, restrizioni ed interdizioni alla navigazione ecc.

Pertanto sulla base delle predette valutazioni, il Comandante della nave individua la rotta migliore da percorrere; anche in prossimità della linea di costa non è vietato navigare, purché si mantenga sempre e costantemente salvaguardata la sicurezza dell'unità, delle persone trasportate nonché delle altre unità che si trovino in quella zona. In relazione poi al c.d. inchino, corre l'obbligo di precisare che con tale dizione non ci si riferisce ad una manovra particolare, prevista o vietata a seconda dei casi, ma si fa riferimento, ad una tradizione marinaresca - non così radicata e frequente, contrariamente a quanto riportato da alcuni organi di informazione - che consiste nell'effettuare una rotta piuttosto ravvicinata, parallela alla linea di costa, per consentire il c.d.saluto della nave, ma sempre in sicurezza.

La tradizione - a quanto si è avuto modo di approfondire - non è solo italiana, ma pare comune anche ad altri paesi e non vi è, né a vello nazionale né internazionale, alcuna preclusione, poiché la navigazione in prossimità della costa - fatta salva la possibilità di specifiche e particolari prescrizioni - non è, né può essere, vietata laddove effettuata con criterio e nel rispetto delle specifiche norme di sicurezza necessarie.

Negli ultimi giorni si è spesso detto se le Capitanerie di porto fossero o meno a conoscenza della c.d. pratica degli inchini.

Ebbene, occorre ancora precisare che non si può parlare di tolleranza da parte dell'Autorità marittima al riguardo, trattandosi, come detto, non di una particolare manovra

marinaresca ma sostanzialmente di un avvicinamento, comunque in sicurezza, sotto costa che può essere effettuato dalle unità senza alcuna specifica preclusione, se non quella dettata dall'assoluto rispetto delle norme di sicurezza della navigazione richieste e variabili a seconda della tipologia di unità condotta, dei luoghi in cui si naviga e più in generale del rispetto dei principi di prudenza, facendo leva sull'esperienza e professionalità del Comandante. La stampa ha riportato la notizia relativa a 52 passaggi effettuati dalla Costa Concordia con le modalità che hanno portato l'unità ad avvicinarsi alla costa.

Sono state analizzate proprio le tracce delle unità della Costa Crociere, Concordia e Serena, allo scopo di analizzare il comportamento delle citate unità durante le fasi di transito nella zona di mare compresa tra l'Isola del Giglio ed promontorio dell'Argentario. Dall'analisi dei dati in possesso rilevati dal sistema AIS (Automatic Identification System), la Concordia è salpata da Civitavecchia 42 volte nel 2011 e 2 volte nel 2012, mentre la Serena 3 volte nel 2011 e 2 nel 2012. Solo in due occasioni sono stati rilevati passaggi ravvicinati, il primo avvenuto il 14 agosto 2011 con rotta parallela alla costa in condizioni di piena sicurezza, mentre il secondo è quello relativo all'incidente.

Relativamente all'evento occorso alla Costa Concordia, pare ormai abbastanza pacifico che il bordo abbia atteso del tempo prima di dare l'allarme e comunicare quanto accaduto alla capitaneria di porto e a tutti i passeggeri presenti a bordo. Le prime notizie, infatti, sono giunte attraverso segnalazioni di passeggeri della nave, che si dicevano preoccupati per quanto stava avvenendo.

Alle ore 22.48, la Capitaneria chiedeva al comando di bordo se fosse stato dato dal Comandante l'ordine di abbandono nave, ma veniva riferito che se ne stava valutando l'opportunità. La

Sala Operativa del Maritime Rescue Sub Center della Direzione marittima di Livorno (2° MRSC), a questo punto insisteva con il bordo affinché questo facesse conoscere la propria determinazione in merito e solo alle ore 22.58 si comunicava di aver dato l'ordine di abbandono nave.

All'avvio delle attività di ricerca e soccorso vi è stato un massiccio impiego di tutte le risorse prontamente disponibili. La Sala Operativa del 2° MRSC assumeva subito il coordinamento delle operazioni e disponeva l'immediato invio in zona di motovedette della Guardia Costiera dell'Ufficio circondariale marittimo di Porto Santo Stefano oltre al dirottamento di otto unità mercantili che navigavano nelle vicinanze della zona del naufragio (M/N Alessandro F, M/N Giuseppe Sa, M/N Cruise Barcellona, M/N Eduardo Morace, M/N Achaeos, M/N Aegilium, M/N Dianium, M/N Isola Del Giglio).

Si disponeva, altresì, l'invio di ulteriori unità di soccorso della Guardia costiera: 1 da Portoferraio, 2 Civitavecchia, 1 da Fiumicino 1 da Olbia insieme a 1 rimorchiatore da Piombino e 2 da Civitavecchia mentre dalla base aerea di Sarzana venivano fatti decollare in configurazione SAR n° 3 elicotteri della Guardia costiera nonché mezzi aerei dei VV.F., A.M., G.d.F., Marina Militare e Corpo Forestale.

Veniva informata la sala operativa della Prefettura di Grosseto per l'attivazione delle procedure di accoglienza dei naufraghi che iniziavano a raggiungere il porto dell'Isola del Giglio con le scialuppe di bordo verso le ore 00.10.

Già dal giorno successivo, in piena sinergia con il Ministero dell'ambiente, sono state costantemente monitorate, con l'impiego di tre supply vessel, eventuali fuoriuscite di inquinanti dallo scafo che è stato confinato mediante il posizionamento di panne galleggianti del tipo assorbente e galleggianti d'altura, che saranno mantenute anche durante le operazioni di

svuotamento dei serbatoi della nave dai combustibili e prodotti oleosi pari a circa 2300 tonnellate.

()

La nave posizionata sul lato di dritta è sbandata di circa 90° ed è per ora assestata su una sorta di gradino del fondale oltre il quale, alla distanza di circa 20 metri, inizia una scarpata profonda oltre 50 metri.

Passando poi all'argomento relativo al sistema di monitoraggio del traffico marittimo e volendo portare elementi di chiarimento in merito, si rappresenta quanto segue: la normativa internazionale prevede che negli spazi marittimi ove il traffico navale è intenso, vengano istituiti, previa un'analisi dei rischi, sistemi di controllo del traffico VTS Vessel Traffic Service (Servizio di traffico navale).

Pertanto, a livello nazionale, nello Stretto di Messina, nelle Bocche di Bonifacio, nel Canale d'Otranto e nei porti maggiori, la navigazione è assistita da tali sistemi che forniscono informazioni utili al Comandante della nave, che rimane unico responsabile per una sicura navigazione.

VTS garantisce il suo servizio attraverso sofisticate apparecchiature (radar, apparati radio per le comunicazioni, telecamere anche all'infrarosso, radiogoniometri, stazioni meteo ed AIS) che controllano aree ben identificate e regolamentate anche con la previsione di rotte obbligate.

L'attività di controllo è svolta con personale specializzato e certificato delle Capitanerie di porto, impiegato in una turistica che copre tale servizio in maniera continuativa per 365 giorni l'anno. Il programma VTS nazionale si è sviluppato in due fasi. La prima già conclusa riguarda le aree del Nord e del Sud Italia di particolare rilevanza sotto il profilo della Sicurezza della navigazione. La seconda fase del programma VTS nazionale riguardante l'Italia centrale prevede la messa in esercizio di 60 radar al fine di implementare la copertura nazionale VTS, tra

cui anche quello dell'Argentario.

In particolare il sito di Monte Argentario, individuato quale sede del sistema radar ai fini della copertura dell'area di interesse, risulta zona di pregio paesaggistico e richiede particolare attenzione nella definizione dell'iter volto ad ottenere tutte le autorizzazioni previste. Il progetto prevede, tra l'altro, l'ubicazione dei sensori in località che possano assicurare un'ampia copertura territoriale ma che spesso risultano isolate e/o di difficile accesso (quasi sempre su montagne/alture) dove non sempre sono presenti reti elettriche e di trasmissione dati, rendendo pertanto necessaria la realizzazione di autonomi sistemi di alimentazione e/o i ponti radio per consentire la trasmissione dei dati medesimi.

Inoltre l'Amministrazione (Trasporti - Capitanerie), nella maggior parte dei casi non dispone dei siti dove installare i sensori radar ed i ponti radio rendendo quindi necessario avviare un iter procedurale particolarmente complesso per l'ottenimento delle autorizzazioni all'installazione.

A ciò si aggiunga che i radar, per aumentare la capacità di visione del sensore, vengono installati su tralicci molto alti che comportano un significativo impatto ambientale e visivo, con la necessità di svolgere anche tutte le connesse procedure per l'ottenimento delle relative specifiche autorizzazioni previste per le zone protette o parchi naturali. Inoltre, i radar emettono onde elettromagnetiche e sono soggetti a particolari normative al fine di evitare pericoli per la salute pubblica. in tale contesto ultimamente le Amministrazioni Comunali e Regionali si sono rivelate molto sensibili e sono restie a concedere le autorizzazioni anche sull'onda delle proteste dei movimenti NO RADAR. Negli spazi marittimi prospicienti gli 8000 km di costa nazionale è inoltre presente un sistema di identificazione automatico del traffico navale (AIS, Automatic Identification System), previsto e regolato dalla normativa internazionale.

Per rendere più semplice il concetto, tale sistema può essere paragonato agli apparati di registrazione quali, ad esempio, telecamere posizionate in punti nevralgici (banche, autostrade, ecc.)L'AIS, che nasce come sistema anticollisione nave-nave, diversamente dal servizio VTS, non consente il controllo continuativo del traffico marittimo in quanto non è completo degli elementi previsti per il VTS. Il sistema AIS, che consente l'individuazione e la localizzazione di tutte le unità con determinate caratteristiche che navigano lungo le coste nazionali, è utilizzato e gestito dalle Capitanerie di porto per la ricostruzione di eventi navigatori e come ausilio al verificarsi di emergenze (ad es. soccorso, tutela ambientale, ecc.) oltre che quale strumento complementare all'interno del sistema VTS.»

DISSI A SCHETTINO DI RIMANERE A TERRA

Sicurezza. Nell'immaginario collettivo, oggi, the opposite ofCosta Concordia. L'opposto. Di chi è la colpa? Questo dovrà dirlo il processo. Ma il tema della sicurezza è centrale, in tutta questa vicenda. La sicurezza di avere un equipaggio efficiente e preparato. La sicurezza di avere una nave che non affonda. La sicurezza di poter fare una vacanza senza rischiare di morire. Chi è l'addetto alla sicurezza? Chi è il responsabile? Nella Costa Crociere ha un nome e un cognome: Paolo Mattesi.

Nella tarda mattinata del 10 febbraio, negli uffici della Procura della Repubblica di Grosseto, il dirigente nato a Taranto nel 1963 racconta la sua verità.

D: Può descrivere le sue funzioni all'interno della società Costa Crociere?

R: Sono stato persona designata a terra sino al dicembre 2011.

Sono stato sostituito in questa funzione da Roberto Ferrarini. Dal 1 dicembre 2010 ho assunto l'incarico di Capo Gestione Sicurezza Head of Safety Management. Questo mio incarico è stato formalizzato come per prassi all'interno della

soc. Costa Crociere, mediante disposizione organizzativa pubblicata sulla rete interna Costaplanet nonché da invio di mail a tutti i destinatari interessati all'interno della Società e si completa con il richiamo ai poteri, agli obblighi ed alle funzioni previsti dalla c.d. Job Description (altro documento interno di Costa) nella parete di interesse, nonché nell'ulteriore richiamo a quanto disposto nel SMS. (Safety Management System).

Il mio incarico è codificato con la sigla P12 (On Board Safety Management).

D: Quale voce di bilancio è imputata alle necessità del suo ufficio?

R: Il budget rappresenta una parte dei fondi a disposizione del Technical Operation Department. La relativa voce di bilancio ammonta approssimativamente ad â‚¬ 4.500,000,00 circa per l'anno 2012, all'interno del bilancio riparazione e manutenzione che ricomprende al suo interno anche gli uffici diretti dai dott. Parodi, Cravedi, Gaetti, e Mattesi.

Il budget copre le spese connesse alle apparecchiature ed alle dotazioni mobili riconducibili alla sicurezza, che vanno dai salvagenti, i bracciali per i bimbi, le manichette antincendio e quant'altro, incluso le zattere. Viceversa gli impianti fissi e le scialuppe rientrano nella competenza del Fleet Maintenance.

D: Chi è il suo diretto referente gerarchico?

R: Il mio superiore si focalizza nella figura del Executive Tecnichal Fleet Operation, nella persona di Manfred Ursprunger ad interim. Sotto la diretta supervisione del dott. Ursprunger rientrano quindi gli uffici gestiti da me, dai doti. Parodi e Cravedi (Fleet Maintenance) e dal dott. Gaetti (Hotel Maintenance) nonché altri uffici minori di tipo commerciale.

Sopra di sé, in questa linea dirigenziale, il dott. Ursprunger ha soltanto il Direttore Generale Onorato ed il Presidente Foschi.

D: Cosa gestisce e come è articolata la sua struttura?

R: La struttura gestisce l'intera flotta Costa Crociere nonché Iberocruceros. Dipendono da me quattro ispettoriSafety, ognuno dei quali ha in assegnazione la gestione di 4-5 navi nonché alcuni specifici e particolari compiti per l'intera flotta (ad esempio chi si occupa di discensori interni, lo fa per tutte le navi). Dipendono inoltre da me un Safety Management System nella persona di Marco Tomesani (Vice D.P.A.) il quale gestisce in particolare gli aspetti di sistema, di verifica, di implementazione del nostro manuale Safety Management System su tutte le navi delle flotte.

Infine dipende da me la dottssa Emanuela Cadinu, responsabile sia della tenuta dell'archivio tecnico ed S.M.S. della compagnia, che dell'analisi e dei rapporti di infortunio provenienti dalle navi della flotta al pari di qualsiasi questione antinfortunistica, riguardanti sia i membri d'equipaggio che dei singoli passeggeri.

D: Vuole accennare quali sono le previsioni antinfortunistica a bordo della nave?

R: Ogni nave ha un proprio R.S.P.P. (Responsabile Servizio Prevenzione e Protezione) nella figura del Comandante in seconda che sulla Concordia era il sig. Bosio.

Da tale figura dipendono i tre A.S.P.P. (Addetti Servizio Prevenzione e Protezione) identificati nelle figure del Capo Macchina per la sez. Macchina, il comandante in seconda per la sezione di coperta ed il direttore ai servizi per la sezione Hotel. Il rappresentante dei lavoratori è eletto ed istruito direttamente a bordo delle singole navi. Il Medico competente, viceversa, è unico per tutte le navi della flotta. Specifico che a bordo di ogni nave uno dei primi ufficiali, riveste la qualifica di safety officer/Ufficiale alla Sicurezza, il quale si rapporta per tale problematica sia con il Comandante che con il relativo Safety Super Intender l'ispettore alla sicurezza a terra. Le problematiche di minore entità sono affrontate direttamente

dall'ufficiale alla sicurezza di bordo (ad esempio la richiesta di sostituzione di un estintore o la programmazione della revisione delle zattere) con l'ispettore Safety a terra. I problemi più rilevanti vengono risolti di concerto tra me ed il Comandante della nave (ad esempio, la segnalazione di problemi che potrebbero inficiare sull'operatività della nave a tempi brevi). Qualora si verifichi a bordo un infortunio sul lavoro, ogni prevedibile tipologia di infortunio risulta tipizzata in una parte del manuale Safety Management System denominata gestione avarie, incidenti e infortuni che indica chiaramente cosa fare e chi avvertire specificandone la tempistica.

D:Può raccontarci gli eventi del 13 gennaio 2012 per come da lei vissuti?

R:Al momento del naufragio della Costa Concordia ero in volo da Southampton per Genova tramite Monaco di Baviera. Preciso che l'aereo è ripartito dalla Germania alle ore 21.25 circa ed è atterrato all'aeroporto di Genova alle 23.15 circa. Tornavamo insieme a Valter Cravedi da un convegno. Riacceso il cellulare mi giunsero 2 sms da parte di Elisabetta De Nardo (Responsabile operazioni e sviluppo di Costa) e di Andrea Rossi (Gestore/coordinatore degli amministrativi a bordo) in maniera generica mi chiedevano notizie l'una offrivano aiuto l'altro, lasciandomi supporre che fosse successo qualcosa. Chiamai Ferrarini ma il suo numero era occupato, così gli inviai una email per chiedere lumi dal cellulare quando ero ancora in viaggio in auto per ritornare a casa. Poteva essere poco prima di mezza notte. Appena giunto a casa mi telefonò Cravedi che avevo lasciato poco prima avvisandomi genericamente del fatto, di cui aveva saputo da Marcello Grosso. Vidi alla televisione i primi servizi sul naufragio e corsi subito all'Unità di Crisi di Costa Crociere sita a Genova Piazza Piccapietra. Arrivai nella saletta dell'unità di crisi intorno alle ore 00.30. Ritengo di non essere stato avvisato in precedenza direttamente da Ferrarini

come previsto e come prevedibile dal momento che costui ben sapeva che io ero all'estero, essendoci peraltro sentiti, per altri motivi, poco prima della mia partenza dall'Inghilterra.

Fisicamente nella saletta trovai quasi tutti tranne Foschi ed Onorato ed in particolare ricordo la presenza di Ferrarini, Ursprunger, Parodi, i due ispettori RINA. (costoro, a dire il vero, in una saletta attigua e separata insieme a Parodi) De Rosa, Callegari, Maltese, Centrone, Campagnoli e forse altre persone che al momento non ricordo con esattezza.

Mi recai subito da Ferrarini per avere contezza dei fatti. Ferrarini mi disse che la nave era già sbandata di circa 80 gradi e stavano abbandonando la nave. Pensai quindi che c'era veramente ben poco da fare per la gestione della sicurezza nella sede genovese e suggerii di distaccare una parte di membri del comitato di crisi rafforzata da personale esterno per dirigersi direttamente all'Isola del Giglio. Ciò al fine primario di dare assistenza ai passeggeri che avevano abbandonato la nave ed in ultimo aumentare le capacita di rapportazione remota presso la sala di crisi/crisis room.

In ogni caso la attività di tipo operativo era sostanzialmente svolta da Roberto Ferrarini. L'ambiente era in piena operatività, senza particolari concessioni alle emozioni. Ferrarini, man mano che riceveva notizie dalla Concordia le comunicava brevemente ai rispettivi interessati. (Ad esempio quando sono giunto io, in due

minuti mi ha fatto un quadro esaustivo della situazione). Nessuno chiese a Ferrarini di poter parlare direttamente con la Concordia perché è risalente buona prassi operativa di stabilire un solo canale di comunicazione con la nave onde evitare fraintendimenti e confusione. Sulla base dello stesso principio di ragionevolezza, a suo tempo ho insistito, perché non si dovesse chiamare altre persone, come il sottoscritto in caso di incendio, sempre al fine di mantenere omogeneità nelle

comunicazioni.

Le comunicazioni dalla Crisis Room alla Concordia potevano avvenire soltanto tramite telefono o email. So che altre società del gruppo Carnival sono in grado di collegarsi in remoto con alcuni dei dispositivi di bordo (ad esempio il NAPA, ovvero V.D.R.), ma ciò non era possibile dalla sede di Costa. D'altra parte un simile adeguamento era in discussione anche prima dell'incidente della Concordia.

Preciso che De Rosa manteneva la qualità di C.M.D. (Crisis Management Director) perché ancora la procedura non era stato formalmente aggiornata all'arrivo di Ursprunger. D'altra parte come è ovvio, De Rosa si coordinava comunque con il suo diretto superiore in ogni sua fase della sua attività (sempre per quanto mi consta). Ricordo che chiesi espressamente a Ferrarini se aveva avvisato la Soc. Carnival Corporation & PLC dell'accaduto e Ferrarini rispose negativamente.

Mi occupai quindi di predisporre il messaggio di rapportazione -come previsto - verso tale società. Immediatamente dopo alle ore 01.45 circa, ricevuto espresso okay da parte del dr. Ursprunger, lasciai la sede di Genova, per recarmi direttamente al Giglio in compagnia di Giorgio Boretti ed Elisabetta De Nardo, per organizzare una sorta di assistenza sul posto.

Nel percorrere la strada diretto al Giglio, a Recco (GE) è salito a bordo dell'auto anche Cataldo Carelli. Al momento della mia partenza il dott. Giovanni Onorato non era giunto presso la Crisis Room di Genova.

Voglio precisare che è possibile che la mia lettura degli eventi possa in qualche modo essere stata influenzata dalla conoscenza delle formali procedure da adottare e dal fatto che - nel periodo in cui mi sono trattenuto nella Crisis Room - dalla mancanza di circostanze che rendessero possibile la modifica delle procedure in atto.

Paolo Parodi, in quella fase, aveva il compito di fornire supporto tecnico (anche se dopo la perdita di galleggiabilità, la sua rilevanza scemava grandemente), insieme a. funzionari del RINA. che l'avrebbero potuto assistere nella elaborazione dei calcoli. Ricordo che Parodi, penso per un miglior espletamento delle funzioni, mi chiese, appena arrivato, d'informarmi di quanti scompartimenti della nave risultassero allagati.

In base alle informazioni ricevute da Ferrarini risposi a Parodi che la nave era inclinata di 80 gradi e che pertanto la notizia richiesta era ormai totalmente priva di rilevanza.

Infatti Parodi - al fine di rendere il supporto tecnico richiesto - doveva valutare le informazioni ricevute dalla nave, valorizzarle e tradurle in suggerimenti per la nave o valutazioni per il comitato di crisi.

Preciso comunque che in base alle prime informazioni (due compartimenti allagati, un terzo in rapido allagamento e blackout elettrico) che, per quanto mi consta, erano disponibili sin dai primi momenti, la nave ben difficilmente avrebbe potuto conservare la galleggiabilità. Pertanto sarebbe stato assolutamente opportuno emanare, sin da allora, l'allarme di emergenza generale.

Ritengo che qualsiasi persona che non fosse stata animata da una sorta di rifiuto della realtà psicologica sull'accaduto avrebbe dovuto immediatamente rendersi conto della necessità di diramare l'allarme di emergenza generale, nonché diramare il segnale radio di distress.

A mio giudizio anche tenuto conto della mia pregressa conoscenza con il comandante Schettino, potrebbe essere accaduto che costui di fronte alla immensità delle conseguenze di un banale errore, abbia avuto una sorta di rimozione ovvero comunque si sia dimostrato impermeabile rispetto ai dati che gli venivano man mano forniti, e tale atteggiamento di mancata accettazione del fatto, si sia poi ripercosso tragicamente sulle

comunicazioni con i terzi (equipaggio, passeggeri, soc. Costa e Capitaneria di Porto) nonché sulle sue successive decisioni.

Questo è un passaggio fondamentale. Secondo il responsabile della sicurezza di Costa, Schettino ha avuto un rifiuto della realtà psicologica sull'accaduto. Ha avuto una rimozione. Insomma, si è trattato di un blackout della sua lucidità. L'altro passaggio fondamentale riguarda la possibilità di vedere la nave da remoto.

Costa, a differenza della Carnival, non aveva la possibilità di vedere i dati delle strumentazioni in plancia. Perché? Andiamo avanti con l'interrogatorio.

D: Qual è la sua formazione professionale?

R: Sono ex ufficiale (Ruolo Normale) dello Stato Maggiore della Marina Militare, avendo prestato servizio dal 1982 al 2001. Sono Laureato in Scienze Marittime Navali e sono stato Comandante di nave Mogano. Assunto in soc. Costa Crociere nel 2001, sono arrivato a ricoprire l'incarico di Comandante in seconda di una nave da crociera, anche sotto il comando di Francesco Schettino.

Anche questo è un passaggio rilevante: Paolo Mattesi è stato il secondo di Schettino.

Conosco il comandante Schettino che reputo un ottimo marinaio dal quale ho avuto preziosi insegnamenti marinareschi. Era persona sicuramente di carattere forte e deciso, poco incline alla condivisione delle decisioni, ma non ho mai avuto percezione o notizia anche indiretta di altre volte in cui abbia messo se stesso e la nave a lui affidata, alla prova in un modo così rischioso. D'altronde il fatto che la società Costa lo avesse nominato comandante di nave, mi lascia supporre che fosse stato adeguatamente valutato e che non avesse dato mostra di difetti tali da rendere inopportuna la sua promozione.

Gli inquirenti chiedono poi a Mattesi di valutare l'operato del Comandante.

D: Secondo la sua esperienza e professionalità, quali sono i margini di manovra a disposizione del comandante Schettino dopo l'urto, al line di portare la nave in condizioni di sicurezza, in totale assenza di propulsione e con un blackout in corso?

R: Ritengo che il comandante Schettino avesse un margine residuo di manovra nel limite consentito dall'abbrivio della nave - considerato che i timoni erano verosimilmente in funzione perché alimentati dall'emergenza - nonché dall'uso delle ancore, che potevano essere impiegate per agguantare il fondale e manovrare la nave di conseguenza. Preciso che per la mia pregressa esperienza per incidenti di minor conto, di ogni evento sonoro verificatosi in plancia comando la decriptazione del sistema V.D.R. (Voyage Data Recorder) - se perfettamente funzionante - consente di riscostruire alla perfezione gli ordini dati ed in genere i comportamenti da parte degli ufficiali di coperta.

D: Ha contattato membri dell'equipaggio dopo la mezza notte del 14 gennaio?.

R: Intorno alle ore 03.45 sono arrivato - su indicazioni del dott. Ferrarini - alla Capitaneria di Porto di Livorno. Nel momento in cui personale della stessa Capitaneria mi rappresentava l'esigenza di avere qualcuno che fosse conoscitore della nave da far salire a bordo e coadiuvasse i soccorritori sul posto, mi è stato chiesta la

possibilità di chiamare uno degli ufficiali ormai a terra. La scelta fu condivisa, tra l'altro, con il comandante De Falco della stessa Capitaneria che stava coordinando le operazioni di soccorso.

Per tale motivo chiamai al telefono Francesco Schettino e quest'ultimo, per quanto evidentemente scosso, cosa intuibile dal tono della voce, si offrì subito di risalire a bordo egli stesso. Io, tenuto conto della inopportunità e delle sue condizioni psicologiche tutt'altro che ottimali, lo convinsi invece a

rimanere a terra e chiesi lui di farmi contattare da Bosio o da Pellegrini.

Proprio quest'ultimo mi chiamò al telefono pochi minuti dopo, ed io confidando della sua capacità gli chiesi di risalire sulla Concordia per i motivi su indicati. Chiesi inoltre allo stesso Pellegrini notizie su Bosio e questi mi rispose che era completamente fradicio e con principio di ipotermia. Pellegrini comunque accettò immediatamente di risalire a bordo della Concordia cosa che fece immediatamente.

Allora Schettino non si rifiutò di salire. Ma gli fu ordinato di non farlo dal responsabile della sicurezza. Anche qui, le parole sono pesanti, e saranno rilevanti durante il processo.

D: Può descrivere il programma di formazione della gente a bordo, ovviamente comprendendo membri dell'equipaggio e passeggeri?

R: Per l'equipaggio la formazione si articola in due fasi principali: la prima di familiarizzazione che si conclude nell'arco di un mese dall'imbarco e la seconda di consolidamento, che oltre a prevedere costanti richiami alla familiarizzazione, prevede anche verifiche pratiche ed esercitazioni, secondo quanto previsto anche dalle norme nazionali ed internazionali vigenti.

Il programma di formazione è specifico per ciascun ruolo rivestito a bordo da parte dei singoli membri d'equipaggio e si articola in fasi supportate da documentazione standardizzata e decisa dalla compagnia. Tali fasi prevedono necessariamente adeguata formazione in materia di prevenzione degli infortuni e di utilizzo dei dispositivi di protezione individuale, ed a tal proposito mi riservo di produrre e far pervenire all'ufficio il manuale di addestramentoSafety dell'equipaggio ed i relativi allegati. Per quanto riguarda l'esercitazione ed in particolare l'esercitazione di abbandono nave preciso che a bordo delle nostre navi si svolgono - a settimane alterne - una esercitazione

generale a cui partecipa tutto l'equipaggio, nell'ambito della quale vengono ammainate tutte le imbarcazioni di un lato della nave, ed una esercitazione parziale a cui partecipa solo parte dell'equipaggio appositamente selezionato, nell'ambito della quale viene ammainata almeno una lancia.

Con questo programma di esercitazione rispondiamo pienamente ai requisiti imposti dalla normativa applicabile.

Per i passeggeri - nel momento in cui raggiungono la propria cabina - trovano la Tv già sintonizzata su un video safety nella loro lingua, che spiega le procedure di sicurezza di emergenza in maniera del tutto simile a quello che avviene a bordo degli aerei.

Inoltre su ogni letto della cabina, viene fatto trovare disponibile un cartoncino rosso che deve essere esibito e consegnato nel momento in cui il passeggero arriva alle master station in caso di esercitazioni o nei saloni in cui viene organizzato il safety briefing cioè la visione di un filmato esplicativo in presenza di personale di bordo che esegue anche delle dimostrazioni pratiche come ad esempio, indossare il giubbotto salvagente.

Questa informazione ai passeggeri - come da normativa - viene fornita entro le 24 ore dall'avvenuto imbarco. Tutta la pianificazione è curata dalla compagnia nella mia persona e mi riservo di produrre all'ufficio copia del filmato safety in supporto DVD nonché dei testi letti dagli speaker durante le esercitazioni.

D: Esiste presso gli uffici di Costa Crociere ovvero altrove, prova documentale digitale o cartacea dell'avvenuta formazione dei membri dell'equipaggio?

R: Esiste, per norma di legge, la documentazione relativa alle certificazioni obbligatorie minime previste per l'imbarco in funzione al ruolo ricoperto. Gli originali di tale documentazione, restano a bordo a disposizione per eventuali

controlli da parte delle autorità competenti. Gli uffici di Costa non trattengono copia di questa documentazione, ma provvedono a monitorare la sussistenza dei requisiti per l'imbarco. Preciso che - quando necessario - copia viene acquisita. Preciso che, per quanto mi è noto, i soli certificati di competenza previsti dalla convenzione S.T.C.W.

(Standard Training & Certification for Watchkeeping Seafarers) sono attualmente scannerizzati e memorizzati all'interno del software Mistral. In questo momento la soc. Costa sta programmando la totale digitalizzazione di tali documenti.

Per quanto riguarda la formazione ricevuta a bordo, questa viene solamente registrata ad uno dei computer di bordo sempre nel software Mistral per la quale non viene mantenuta documentazione cartacea.

D: Tornando alla riunione del Comitato di crisi ed ai soggetti da lei riconosciuti al suo arrivo, può specificare il ruolo di Callegari, Maltese, Centrone e Campagnoli?

R: Callegari, di cui non ricordo il nome di battesimo, è addetto al Reparto Cruise Operation Air and Sea e, nel Comitato di Crisi, era deputato alla gestione dell'accoglienza dei naufraghi sull'isola, alla prenotazione degli hotel ed al rimpatrio dei passeggeri e dell'equipaggio.

Beniamino Maltese riveste il ruolo di CFO (Corporate Financial Officer) e, nell'ambito del Comitato di Crisi, per quanto a me noto doveva occuparsi degli aspetti legati alla gestione finanziaria della crisi, dando il previsto supporto al CMD ed al CEO Foschi nonché al Presidente Onorato. Preciso che sia Foschi che Onorato non erano ancora presenti fino alla mia partenza, ma ritengo che fossero in contatto telefonico con il Comitato di Crisi.

Centrone Alessandro riveste il ruolo di Vice President Corporate Human Resources e, insieme al suo aiuto

Campagnoli Maurizio, si occupava dell'assistenza ai membri dell'equipaggio e delle informazioni ai loro familiari.

D: Quando ha saputo che il comandante Schettino aveva abbandonato la nave in presenza di passeggeri ancora a bordo?

R: Credo di ricordare che il primo a comunicarmi che il Comandante non fosse più a bordo della Costa Concordianonostante l'abbandono della nave fosse ancora in corso, sia stato proprio il comandante De Falco, quando sono arrivato in Capitaneria a Livorno. Ricordo che nel comunicarmi tale informazione, il comandante De Falco era visibilmente irritato. Non ricordo di avere ricevuto tale informazioni durante il mio viaggio da Genova a Livorno.

D: Durante il viaggio da Genova a Livorno, ha ricevuto aggiornamenti sulla situazione da parte di Ferrarini o di altri membri del Comitato di Crisi?

R: No, non ho ricevuto aggiornamenti sulla situazione in atto, l'unica telefonata ricevuta durante il viaggio è stata quella con cui Ferrarini mi ha detto di non dirigere immediatamente sull'Isola del Giglio ma di dirottare su Livorno per collaborare con la Capitaneria di porto.

D: È in grado di dire se le funzioni, doveri e obblighi che il D.L. 196/2005 impone in capo all'armatore o a un suo rappresentante siano stati posti a carico di specifici soggetti all'interno dell'organigramma di Costa S.p.a., mediante deleghe di funzioni o altri idonei strumenti giuridici?

R: Per quanto mi consta, pur in assenza di un esplicita formale delega di funzione, tali obblighi e doveri spettanti astrattamente all'armatore (ed in particolare l'obbligo di collaborazione), erano devoluti nell'organizzazione interna, alle due figure attualmente coincidenti del F.C.C. (Fleet Crisis Coordinator) e del D.P.A.

(Designated Person Ashore).

I PASSEGGERI URLANO DI TERRORE. E COSTA

AVVERTE I SUB PER RIPARARE LA NAVE

Non è ancora chiara l'entità delle cause che riguarderanno la Costa Crociere. Di certo il quadro indiziario contro la compagnia è molto pesante. La domanda (anzi, le domande) sono molte.

Davvero Schettino è stato l'unico responsabile? Perché la Capitaneria di porto è stata avvertita solo quasi dopo un'ora dallo schianto. Davvero il crisis committee (sotto indagine) era preoccupato per la sorte dei passeggeri oppure si stava preparando al peggio?

Una testimonianza importante è quella di Paolo Cappucciati, direttore tecnico della Lavori subacquei ILMA SUB. Da almeno 20 anni la ditta svolge attività di manutenzione subacquea alle navi della Costa Crociere in particolare durante le soste nel porto di Savona, oppure intervenendo anche in porti di tutto il mondo occasionalmente in relazione ad interventi di manutenzione non ordinaria, ma quando è determinante la fiducia nella qualità dei nostri interventi a causa del rapporto prolungato nel tempo. Gli interventi che svolgiamo riguardano la lucidatura delle eliche, le ispezioni della carena, lavori di saldatura di piccola entità, la liberazione delle eliche da corpi estranei che si sono impigliati e altri interventi simili. Insomma, quando c'è da mettersi la tuta per riparare qualcosa di non ordinario, i sub di Cappucciati intervengono.

Nella notte tra il 13 e 14 gennaio ultimo scorso verso le 23.30 sono stato chiamato al telefono dall'ing. Parodi, che si occupa delle manutenzioni della Costa Crociere, il quale mi diceva che vi era stato un problema nella chiglia della Costa Concordia in prossimità dell'Isola del Giglio e che era necessario sul posto un nostro intervento per un'ispezione della chiglia stessa ed eventualmente un intervento di riparazione con saldature e posizionamento di lamiere. Per questo motivo non appena terminata la telefonata ho allertato altre ditte la cui

collaborazione sarebbe stata necessaria in caso di interventi di riparazione per trasporto delle attrezzature e materiali da Savona all'Isola del Giglio e alla fornitura di ulteriori materiali non già in nostro possesso. Inoltre ho contattato un'altra ditta di lavori subacquei a Castiglione della Pescaia per richiedere la loro eventuale disponibilità per un'imbarcazione per raggiungere rapidamente l'Isola del Giglio al fine di effettuare il prima possibile l'ispezione della nave. Perché la Costa si preoccupa di allertare i sub? Pensa ancora di poter salvare la nave? Pensa che gli interventi la rimetteranno rapidamente in sesto?

Passano le ore, ma l'ordine per i sub rimane valido. Verso le ore 24.00 circa sono stato ulteriormente chiamato dall'ispettore Ferro - continua ancora Cappucciati - sempre della Costa Crociere. Preciso che questi è lo specifico incaricato di seguire le attività di manutenzione della nave Costa Concordia, mentre il Parodi della telefonata precedente per quanto sono a conoscenza è il coordinatore degli ispettori delegati alle singole navi, tra i quali vi è il Ferro. In questa seconda telefonata mi confermava la necessità di cui prima e che egli stesso sarebbe sceso all'Isola del Giglio e mi chiedeva di poter fare il viaggio con me prelevandolo a Genova. Conseguentemente mi sono recato nella sede nella mia ditta al fine di prelevare i materiali necessari e sono quindi partito con un mio collaboratore di nome Giuseppe Spina. Verso le ore 01.30 del 14 gennaio ho quindi ricevuto una terza telefonata, anche questa da parte del Ferro, il quale mi aggiornava dicendo che la nave era affondata, ma che era necessario lo stesso il nostro intervento. Nave affondata, ma i tecnici di Costa devono essere a disposizione. E quindi il viaggio continua. Ma è tutto inutile, perché la nave è sotto sequestro. Alle ore 6.30 circa siamo giunti a Porto S. Stefano. Preso il primo traghetto per l'Isola dol Giglio siamo giunti alle ore 7.30. Qui in porto abbiamo incrociato diverse

persone tra equipaggio e passeggeri che stavano attendendo di essere trasportati a porto Santo Stefano, ritengo che saranno state un 1200 persone. Mi venne comunicato dal Ferro stesso che non potevamo fare nessun intervento poiché la nave era già sottoposta a sequestro. I sub ripartono.

Semplice precauzione oppure tentativo di metterci una toppa fuori tempo massimo? Non si sa. Quel che si sa, invece, è che si delinea, con il passare delle ore, e poi dei giorni, sempre più chiaramente la strategia di Costa Crociere. Come si è detto, il colpevole è Schettino, l'equipaggio è invece competente, impegnato, coraggioso, eroico. La compagnia è solida. Ma siamo proprio sicuri? La testimonianza di Gianseverio Caci, classe 1967, di Roma, è importante. Caci è Ispettore Capo presso la Direzione Centrale Polizia Criminale. Dunque è un pubblico ufficiale. Una persona le cui parole sono degne di fede. Che cosa dice Caci alla Procura della Repubblica? Ecco la sua testimonianza.

In data 13 gennaio 2012 mi trovavo a bordo della nave da crociera Costa Concordia sulla quale mi ero imbarcato nel porto di Civitavecchia alle ore 19.00 dello stesso giorno. Intorno alle ore 21.45, mentre mi trovavo, unitamente ad altre persone, nel salone del natante per la consumazione del pasto serale, udivo un forte rumore dovuto, a parere dello scrivente (allora ancora ignaro della reale dinamica della vicenda) ad un violento urto.

Dopo tale impatto seguiva un'avaria dell'impianto elettrico e per qualche minuto siamo rimasti nel buio senza poter comprendere cosa fosse successo e impossibilitati ad udire eventuali direttive sul da farsi impartite a mezzo altoparlante, dal personale di bordo.

Non appena ritornata la luce, mi accingevo spontaneamente insieme ad altri passeggeri, a raggiungere il ponte 4, così come nel proseguo indicato dal personale di bordo come luogo di raccolta. Sottolineo che dal momento dell'urto, all'inclinazione e

prima della comunicazione di abbandonare la nave passava più di un'ora di caos e di anarchia confusa. Anarchia confusa. Caos. Per un'intera ora. Sessanta minuti di terrore.

Ad un certo punto la nave iniziava ad inclinarsi vistosamente sul lato destro provocando il diffondersi del panico tra tutti i passeggeri intenti a raggiungere il predetto ponte. Nella concitazione del momento mi rendevo conto di non essere più in possesso del mio portafogli contenente documenti di rilevante importanza, tra i quali il mio tesserino di appartenente alla Polizia di Stato, ma desistevo dal recuperarlo, in quanto ponevo in primo piano la necessità di aiutare le persone che accorrevano al punto di raccolta (comunque era impossibile tornare indietro). Riuscivo con fatica a raggiungere il punto di raccolta considerato che confusione e panico ormai imperversavano, continua l'ispettore Capo. Ora arriva la parte interessante: come si è comportato l'equipaggio?

Sul posto vi era una scialuppa di salvataggio con un membro dell'equipaggio davanti al cancelletto di ingresso il quale però non era in grado di fornirci informazioni precise ed anzi, incredibilmente, sosteneva di non avere ricevuto nessuna disposizione e ci consigliava di tornare nelle cabine. Ritenendolo un ordine suicida, mi sono qualificato (pur non avendo più il possesso del tesserino), ed ho impedito alle persone di seguire l'ordine. Atteso che la nave era inclinata, e noi ci trovavamo proprio dal lato dell'inclinazione, cercavo di spiegare, in inglese, al membro dell'equipaggio che era urgente la necessità di farci salire sulle scialuppe ed abbandonare la nave. Ma non accade nulla. E i minuti passano.

Dopo circa un'altra ora di attesa in quella posizione, mentre panico e paura si diffondevano sempre di più, giungeva una persona di sesso femminile, in divisa e quindi appartenente all'equipaggio, la quale ci comunicava la possibilità di poter iniziare ad usufruire delle scialuppe di salvataggio al fine di

evacuare la nave, rivela Caci. Che poi racconta, in poche righe, della barbarie data dalla paura. Della mancanza di dignità, anche tra i passeggeri.

Anche in questo caso mi adoperavo affinché le suddette scialuppe venissero occupate preliminarmente da donne e bambini, talvolta frapponendomi e ostacolando l'ingresso, anche con la forza, a coloro che pretendevano di entrare a scapito dei primi.

In tutto questo contesto di tempo e di luogo sottolineo ancora una volta la totale assenza di ufficiali e personale di bordo in grado di dare indicazioni precise circa il comportamento da tenere. Dov'è l'equipaggio della Costa? Dove sono gli eroici ed intrepidi dipendenti della compagnia?

All'atto di far scendere la scialuppa di salvataggio in mare ci accorgevamo che era impossibile calarla in mare attraverso il sistema automatico (la cima di sgancio era bloccata) ed allora si è deciso di tagliare le funi a cui era legata ricorrendo all'utilizzo di un'ascia. La scialuppa precipita. Un volo di 15 metri circa. L'ispettore perde un dente e se ne rompe altri. Contusioni e fratture per tutti.

Caci, nelle conclusioni, è ancora più tranchant: Immediatamente dopo l'urto ed il conseguente venir meno della luce, attraverso gli altoparlanti ed il personale di bordo, venivamo informati su quanto accaduto evidenziando la totale assenza di pericolo e l'opportunità di restare calmi, trattandosi di un semplice guasto elettrico. Con il trascorrere del tempo, mentre la nave si inclinava, le informazioni avvenivano sempre più di rado e sempre più confuse. Ci veniva addirittura suggerito di tornare in cabina. Se avessimo ubbidito molti sarebbero morti. Parole come pietre: se avessimo obbedito saremmo morti. Punto.

Ma c'è dell'altro. Ci sono le telefonate tra i carabinieri e gli ospiti terrorizzati. Sono significative. Sono delle 22.30 circa.(O:

carabinieri, A: interlocutore)
O - Carabinieri
A - Non ci danno notizie la nave si piega.
O - Signor Moroni aspetti un attimo aspetti signor Moroni lo so che si sta piegando la nave però attenda in lin attenda per favore stiamo arrivando va bene signor Moroni?
A - Ma fra quanto? Non si vede nessuno la nave non calano le scialuppe
O - Signore, un attimo in linea per favore un attimo. (musica di attesa)
A - E Orbetello.
O - Carabinieri. (cambia operatore)
A - Sì.
O - Mi dica.
A - Eh ho chiamato poco fami hanno messo in linea.
O - Sì.
A -Noi siamo sulla nave, la nave si sta piegando non attivano le scialuppe
O – Certo già glielo abbiamo dettosi stanno organizzando per calare le scialuppe guardi signor tenga un pochettino la pazienza tenga la calma cheper l'aiuto arriveranno subito i soccorsi guardi subito
A - Non si vede nessuno
O - Gli garantisco io subito i soccorsi arriveranno va bene?
E ancora:
A - Pronto?
O - Carabinieri Grosseto.
A - Eh Buonasera senta io sono un imbarcato sulla nave della Costa Crociere sapete niente voi
O - Sì siamo a conoscenza della situazione che state vivendo lei fa parte dell'equipaggio no?
A – No noi o sono un ospite diciamo
O -Ho capito noi avremmo necessità di parlare per avere

notizie un po' particolari, con qualcuno dell' della pronto?

cos' è che sta suonando?

A - È l'allarme

O - Un allarme

A - Della nave.

O - Ma vede qualcuno dell'equipaggio?

A - No. Qui non c'è nessuno dell'equipaggio stiamo aspettando davanti tutti coi giubbotti d'emergenza davanti alla...dice che s'era rotto il gruppo elettrogeno.. adesso è ritornata la luce

la barca è piegata leggermente verso destra che cavolo ne so io qui non te da niente nessuno.. ho telefonato a voitante volte sapevate qualcosa

O - Noi signore siamo a conoscenza delldell'accaduto però non abbiamo notizie sulla situazione della nave. Sappiamo che la capitaneria di porto sta provvedendo a mandare sul posto del personale per per la valutazioneper il soccorso A - Eh

O - Comunque la situazione non è assolutamente grave siamo a conoscenza

A - Speriamo di no siccome è piegata da na parte tutti c'hanno paura e qui stiamo vivendo sto momento così

O - Ma l'inclinazione si dovrebbe essere fermata fino a un certo momento vero?

A - Sì l'inclinazione è ferma è ferma verso destra

O -Uh uh ho capito la costa è a poche miglia mi dicono a due miglia vero?

A - Sì è qui vediamo le luci deche è Grosseto questo davanti a noi non lo so?

O - Isola del Giglio.

A - L'Isola del Giglio eh

O - Signore io sono a conoscenza cerchiamo noi di poter parlare con qualcuno della nave non ci è stato ancora possibile, nel frattempo stiamo parlando con la Capitaneria di Porto della

zona sono loro più informati di noi cerchiamo di parlare comunque il quindici trenta è il numero della Capitaneria di Porto.

A - Ok grazie.

O - Prego. Arrivederci signore.

A - Grazie arrivederci.

E ancora, più straziante:

O - Carabinieri

A - Ci stiamo massacrando come le pecore, mandate qualcuno

O - Moroni!! Dove si trova lei sulla nave?

A - Ci hanno fatto scendere dalle scialuppe (incomprensibile) La gente si sta a butta dentro le scialuppe la nave si muove, si piega

O - Lei sig. Moroni dove si trova dentro la scialuppa o sulla nave?

A - No! fuori ci hanno fatto uscire

O - Fuori dove?

A - (voci in sottofondo di donne e bambini e poi la voce del chiamante)Aiuto! Aiuto! Aiuto!

O - (incomprensibile)Alle scialuppe?

Anche le scialuppe non vengono gestite bene. Alle 23.25 chiama un passeggero.

O - Carabinieri Grosseto.

A - Cioè aiutateci c'è una scialuppa che per aiutare l'altra sta continuando incomprensibile. addosso alla nave, e noi stiamo dentro, siamo cento persone volete mandare una motovedetta (bestemmia) eh ci sono bambini qua dentro na siamo dentro na dentro na scialuppa che continua ad andare addosso alla nave come un deficiente aiuto.

A - Eh!!

O - Tra poco lei sarà sulla costa dell'Isola del Giglio stia tranquillo.

A - (incomprensibile) È un quarto d'ora che questa scialuppa gira su se stessa per aiutare un'altra scialuppa, e continuiamo ad andare addosso alla nave, ci stiamo incomprensibile

O - Insieme chi è lei?

A - Siamo un'altra cento e passa persone dentro questa scialuppa

O - Pronto

A - La scialuppa è piena, la scialuppa è piena, c'è ci hanno detto che stanno aiutando un'altra scialuppa rimasta incastrata, ma invece qui continuiamo a sbattere addosso alla nave.

O - Va bene noi provvediamo subito a mandarle qualcuno d'accordo?

A - Grazie!

O - Di nulla arrivederci.

Dopo un'ora, altra segnalazione ai carabinieri.

O - Carabinieri.

A - Sì, buonasera,senta sono sul Costa Concordia, sono in mare, la nave è inclinata a 90 gradi, il problema è che siamo molti passeggeri e molto personale dell'equipaggio che non stanno ricevendo gli ordini per evacuareper favore potete chiamare la Guardia Costiera e dirgli di farci avere ordini.

O - Signora, stiamo già provvedendo per quanto riguarda (incomprensibile) la nave.

A - Ho capito. Ma c'è della gente disabile qui che non sa cosa fare.

O - Signora, stiamo provvedendo assieme alla Protezione Civile e alla Capitaneria di Porto, stiamo provvedendo.

A - Va bene, grazie.

LAVORO NERO E CLANDESTINI

"È indegno pensare che a bordo della Costa Concordia ci fossero

clandestini a bordo la sera del 13 gennaio scorso. Lo ha detto il presidente e ad di Costa Crociere Pierluigi Foschi, sentito

dalla commissione Lavori pubblici del Senato in merito al naufragio della nave Concordia avvenuto il 13 gennaio scorso vicino all'Isola del Giglio. Foschi ha definito ignobili le accuse relative alla presenza di lavoratori in nero. Persino i nostri fornitori, devono certificare che nella catena della fornitura non ci sia personale che lavori in nero. Per l'ad di Costa, non si può parlare di lavoro nero in Costa Crociere.

Parole pesanti, quelle del presidente Foschi. Nette. Per cercare di smentire e stoppare le voci incontrollate che si diffondono sulla presenza di clandestini o lavoratori in nero a bordo della Costa Concordia. Ma da che cosa derivano queste voci? Chi ha accusato la Costa? Una trascrizione dei carabinieri chiarisce queste due domande. Jacopo Antonaci (denominato A), alle ore 21.04, chiama le forze dell'ordine (denominate O) O - Sì un attimo. (in attesa)

A - Pront. Pronto (in attesa)

A - Pronto (in attesa)

O - Signor Antonacci?

A - Sì.

O - Rimanga sempre in linea che le sto passando l'Ufficiale mi

mi dia dieci secondi è un attimino

A - Va bene (in attesa)

O - È in linea la Centrale Operativa di Orbetello che stanno operando loro per quel naufragio le passo la centrale operativa di Orbetello è in linea parlare prego.

O - Pronto? (operatore Orbetello)

A - Pronto?

O - Carabinieri di Orbetello dica.

A - Io sono Antonaci chiamo da vicino Roma.

O - Antonaci?

A - Sì Antonaci Jacopo.

O - Ci dica.

A - Ah Ok per quanto me riguarda devo esporre quanto segue per mia conoscenza diretta ho verificato perché tre settimane fa ero sulla stessa nave, con la stessa rotta, la stessa crociera che vi sono, all'interno della nave dei lavor dei lavoranti in nero minorennidai 13 ai 16 anni che svolgono mansioni di facchinaggio quindi lavorano nel nella tarda ora dall'una in poi per lo scarico dei bagagli delle persone che devono scendere il giorno dopo la mattina dopo al porto questi ragazzi non sono registratiper ovvi motivi, perché sono minorennisono ampiamente minorenni quindi non figurano nell'elenco ufficiale dei lavoranti sulla nave, quindi numero che viene detto ce ne mancano parecchi appunto di questi ragazzi minorenni quindi probabilmente non verranno neanche trovatinessuno saprà niente di loro insomma

O - Ho capito. Lei come si chiama scusi.

A - Antonaci con una C sola Jacopo con la J ho fatto la crociera con la mia famiglia abbiamo avuto notevoli problemi di sicurezza perché a Palermo, col mare forza 9, sono voluti partire lo stesso per arrivare in tempo, al mattino dopo, al porto dove dovevano arrivare a Civitavecchia.

O - Senta una cortesia. Io mi rendo conto lei ha fatto benissimo fa benissimo

A - No è una cosa molto grave questa e cioè avendo un figl

una figlia so' preoccupato pe sti ragazzi soltanto questo

O - Dovrebbe lasciare un paio di recapiti suoi.

A - Va bene io già li ho lasciati comunque lo rifaccio volentieri vado pronto

O - Sì mi dica mi dica.

A - Allora ()

O - Sì.

A - Inoltre tendo a precisare a segnalare quanto già sentito in

Tv il Capitano la sera non era mai in plancia di controllo

perché perché faceva le foto a 25 euro a foto con gli ospiti si intratteneva con gli ospiti tutte le sere era disponibile a far foto a 25 euro l'una questa era la situazione di tutte le sere di tutte

O - Le Foto cioè in che senso?

A -Foto ricordo, sono foto ricordo che venivano fatte o al ristorante o al casino o al bar lui sta lì come un coglione, con la bella divisa, tutto bello improfumato bello abbronzato a fare le foto a 25 euro a foto

O - Senta un altro recapito ce l'ha?

A - No perchè il fisso non ce l'ho pero sono sempre disponibile

O - Va bene allora ()

A - Sì.

O - Dove è residente lei?

A - Io sono residente a Fiuggi, in provincia di Frosinone.

O - Quando l'ha fatta la crociera?

A - Dunque siamo partiti siamo partiti il France che giorno siamo partiti Siamo partiti l'11 dicembre è pronto?

O - Sì quando l'ha fatta la crociera?

A - Dall'11 dicembre al 18 siamo partiti da Civitavecchia eniente abbiamo avuto problemi di sicurezza col mare mosso col mare grosso la nave andava comunque abbiamo avuto problemi a cena che proprio ballavano tutti i tavoli, nessuno ci avvertiva di niente ci dicevano era tutto normale la stessa prassi che hanno usato con gli sventurati di questa volta e ci sono questi ci sono tanti ragazzi tanti bambini è pieno di bambini la nave piena nessuno li vedeva perché iniziavano a lavorare dall'una in poi

O - Senta una una gentilezza, lei ha la contezza che questi bambini lavoravano lì sempre o è stata una cosa occasionale?

A - Sempre perchè le spiego perché nessuno li vedeva questi bambini io che mi trattenevo fino a tarda ora al casinò della nave casinò legale e tutto quantoli vedevo quando tornavo su

tornavo spesso perché c'ho una bambina piccola li vedevo che stavano lì a scaricare i bagagli e a prendere i bagagli da sbarcare la mattina dopo e, un po' per scherzo mi sono intrattenuto con sti ragazzi e ho detto ma tu quanti anni hai fa 18 ma a me non sembra che c'hai 18 e ridevano ridevano ridevano poi, parlando in inglese ovviamente, siamo arrivati alla verità che molti di loro erano 13enni 14enni e fino ai 16 anni ecco.

O - Niente non è riuscito a capire dove alloggiavano sulla nave tante volte no?

A - Alloggiavano tutti tutto il personale alloggiava ai piani bassissimi sotterranei dico sotterranei non so il termine tecnico comunque i piani quelli più bassi ma il problema di questa nave che è fatta talmente male che già per noi che eravamo ospiti era difficile trovare i vari posti perché è fatta malissimo sono ponti che a volte non si collegano quindi devi prendere tre diversi ascensori per arriva da qualche parte quindi è probabile che questi bambini rimangano nascosti nessuno dirà mai che ci sono questi bambini perché in alcuni punti la nave tranne loro del personale nessuno ci potrebbe arrivare, questo è il problema.

O - Senta oltre a lei qualcuno può confermare anche la sua queste sue cose che sta dicendo c'è qualcun altro che

A - Che le dico che le dico mia moglie è inutile perché tanto penso non valga come

O - No no vale vale non si preoccupi che vale.

A - Comunque tutti quelli, cioè voglio dì li vedevamo tutti 'sti ragazzi io ho altri due o tre numeri di persone che sono venute con me abbiamo fatto amicizia però non è giusto metteli mezzo se poi non vogliono ecco coi quali giocavo al casinò e li vedevamo e abbiamo aperto discussioni in merito, su questa cosa che erano giovani non parlassero italiano quindi in caso di pericolo anche noi ci trovavamo che avevamo il problema di capire cioè come poi comunichiamo co' 'ste persone tutto qui

insomma

O - Ho capito senta allora l'ultima cosa mi riconfermi il suo telefono.

A - Sì.

O - La prego di tenerlo acceso nelle prossime ore

A -Io le dico che cioe questo qui che voglio dire è importante loro, questi della Costa non badavano alla sicurezza di nulla di nullahe mare mosso agitato non gliene fregava niente andava avanti comunque il Capitano era un fantasma gliela posso assicurareera soltanto un'immagine la sera per fare il bello con le signore stop. Questo era l'essenza della Costa Crociereabbiamo avuto tantissimi disservizitantissime cose che non andavano però e poi abbiamo visto proprio i lavoranti che erano minorenni e li c'è venuto il dubbio che questi sicuramente non stanno a regolapoi dopo oggi quello che ho sentito sicuramente non verranno mai fuorila lista effettiva di sti ragazzi non verrà mai fuori questa è la cosa preoccupante A - Mi raccomando controllate bene perché non so cioè come dobbiate fare non so cosa dirvi

O - Sarà nostra curasicuramente

A - E certo

O - La prego soltanto di tenere il portatile accesso

A - È acceso è accesovi auguro buon lavoro.

O - La ringrazio infinitamente.

A - Buonasera a lei.

L'AVVOCATESSA DEL MISTERO

Il grande processo sul naufragio Concordia sarà la grande arena degli avvocati. Centinaia di legali da tutto il mondo si daranno battaglia per avere giustizia. E indennizzi. Ma i difensori sono stati protagonisti fin dal primo minuto. Cristina Porcelli, della provincia di Genova, è un avvocato dell'ufficio legale di Costa Crociere. È bionda. Proprio la sua chioma aveva fatto inizialmente emergere un mistero legato alla sua persona.

La stampa infatti si è interrogata a lungo su chi fosse una donna bionda che secondo una testimone aveva il personal computer di Schettino. Lei ha sempre negato. Ma il mistero resta. Questo il suo verbale negli Uffici del Nucleo Investigativo del Comando Provinciale di Grosseto. È il giorno di San Valentino, sono le 10.30. E l'avvocato biondo comincia a raccontare.

Nel corso della serata del 13 gennaio 2012, alle ore 22.40 circa, sono stata contattata telefonicamente dal mio superiore, avv. Alessandro Carella, il quale mi informava di aver ricevuto, a sua volta, una chiamata da Roberto Ferrarini. Quest'ultimo lo aveva contattato per segnalare un problema sulla nave Costa Concordia; poiché il predetto Carella non si trovava a Genova, dopo aver verificato la mia disponibilità, mi invitava quindi a prendere subito contatti con Ferrarini, al fine di meglio chiarire il quadro della situazione. Subito telefonavo quindi a Ferrarini, il quale mi chiedeva di recarmi immediatamente in ufficio, senza darmi troppe spiegazioni, aggiungendo però che si stava riunendo l'unità di crisi. Essendo nei pressi della sede, giungevo poco dopo, alle ore 23.10 circa, constatando che effettivamente l'unità di crisi di cui sopra era già stata costituita; tra i membri presenti vi erano il predetto Ferrarini Roberto (Designated Person Ashore), Manfred Ursprunger (Senior Vicepresident Fleet Operations), Alessandro Centrone (Corporate Human Resources), Maurizio Campagnoli (Industrial and Employment Relations), Vera Pacini (Ship-board Hotel HR), StiekemaNorbert (Senior Vicepresident Sales & Marketing), l'ing. Parodi Paolo (Fleet Manager) e successivamente si sono aggiunti a noi anche altri dirigenti. Ricordo che, una volta giunta, mi venne riferito che era stato dato l'ordine di abbandono nave della Costa Concordia, ma che la situazione era comunque sotto controllo; a tal proposito, presi anche degli appunti, in cui riportai alcuni dati essenziali di quanto si stava verificando. Nello specifico, ricordo di aver sentito che la nave

aveva 20 (venti) gradi di sbandamento e che vi erano solo 2 (due) comparti allagati, poiché era stato colpito uno scoglio nei pressi dell'Isola del Giglio, luogo in cui si trovava in quel momento la nave. In base a queste informazioni, chiesi all'ing. Parodi se, in tali condizioni, la nave sarebbe rimasta in superficie, ricevendo rassicurazioni in tal senso, in quanto mi venne riferito che la nave poteva avere problemi di galleggiabilità con 3 (tre) compartimenti allagati. Posso affermare che tutti i presenti erano occupati ognuno per la propria parte di competenza, ma la situazione, a me, non risultava eccessivamente critica, tanto che la preoccupazione maggiore era quella di valutare quanto la nave sarebbe dovuta rimanere in cantiere per le successive riparazioni. Di questo scambiavo delle considerazioni con l'ing. Parodi, il quale manifestava comunque la preoccupazione che la nave sarebbe rimasta ferma per diverso tempo. Questo aspetto mi interessava, poiché il mio compito, nell'unità di crisi, è quello di prendere contatti con gli assicuratori P&I Club e Corpi e Macchina; nello specifico, le informazioni tecniche erano per me essenziali, al fine di poterle riferire. Tra l'altro, ricordo che parlando con l'ing. Parodi, concordammo sulla necessità di nominare un perito per la valutazione dei fatti accaduti ai fini assicurativi; di questo se ne sarebbe occupato il predetto Parodi la mattina successiva. Tutti questi ultimi passaggi fanno parte di una procedura standard in caso di avarie nave. Alle successive ore 23.30 circa, ricordo che la situazione era come quella comunicata precedentemente, ovvero che lo sbandamento era sempre di 20 (venti) gradi e che la nave era molto vicina alla terra ferma; io mi mantenevo comunque in costante contatto con l'avv. Carella, con il quale decidemmo di dare notizia agli assicuratori solo nel corso della mattinata seguente. Alle successive ore 00.00 circa, ricordo che chiamai Maltese Beniamino (chief financial officer), riportandogli quanto

appreso sino a quel momento; il Maltese, considerata la situazione, decise quindi di non venire in ufficio subito, ma di essere immediatamente avvisato in caso di variazioni d'interesse. Alle successive ore 00.45 circa, in base alle comunicazioni che giungevano nell'unità di crisi, venni a conoscenza del fatto che la situazione era molto più grave di quanto sino a quel momento percepito; la nave infatti era sbandata di 90 (novanta) gradi e vi erano ancora persone a bordo. Avute queste informazioni, immediatamente avvisai sia il Carella che il Maltese; quest'ultimo mi disse che, avvertito a sua volta da Centrone, ci stava raggiungendo in ufficio. Alle ore 01.40 circa, ricordo che cominciarono a giungere comunicazioni circa deceduti e dispersi tra passeggeri e personale di bordo. A quel punto, in accordo con Maltese, si decideva, unitamente al responsabile dell'unità di crisi C.M.D Manfred Ursprunger, di andare direttamente presso l'Isola del Giglio, al fine di verificare la situazione. Nel contempo, si decideva altresì di contattare l'avv. PalandriPietro, dello studio legale Mordiglia di Genova, rappresentante degli assicuratori Mi Club; ricordo che, alle successive ore 02.45, dopo un incontro con il Palandripresso gli uffici Costa, partimmo, unitamente ai colleghi Maria Luisa Bozzanoe Aldo Bressan(responsabili del budget), destinazione Isola del Giglio dove sapevo che dovevano arrivare anche il dott. Onorato, Ursprunger e Ferrarini. Preciso che il dott. Onorato aveva raggiunto l'unità di crisi in un secondo momento. Ricordo che durante il viaggio ricevetti alcune telefonate relative alla logistica. Arrivati a Porto Santo Stefano incontravamo Onorato, Ursprunger e Ferrarini in attesa di imbarcarsi per l'Isola del Giglio che poi rivedevo successivamente sull'Isola.

Nel porto vedevamo già allestiti i luoghi di incontro ove smarcavano le persone presenti e notavamo una serie di pullman addetti al trasporto dei passeggeri. Avuta la disponibilità di una imbarcazione, messa a disposizione della

Costa, ci imbarcavamo per andare sull'Isola. Giungemmo nel porto dell'Isola del Giglio, presumo verso le ore 08.00 del 14.01.2012, dopo aver visionato la situazione della Costa Concordia a bordo della nostra imbarcazione; una volta sbarcati, chiedemmo ad un nostro operatore già sul posto, dove si trovasse il Comandante Schettino, per poter parlare con lui. Ci venne risposto che il Comandante si trovava nei pressi e che sarebbe stato chiamato al più presto; nell'occasione ricordo che, nel porto, erano presenti diverse decine di persone presumo dell'equipaggio, credo in attesa essere imbarcate per Porto S. Stefano. Poco dopo ci ha raggiunto il Comandante Schettino, al quale chiedemmo di poter parlare; avuta la sua disponibilità, io, l'avv. Palandried il Comandante, alle ore 08.30/09.00 circa, ci recammo in un gabbiotto posto sul molo, al fine di poter colloquiare in maniera più tranquilla e riservata.

Ricordo che il Comandante indossava un giubbotto blu scuro marca SLAM, un pantalone scuro, il tutto in buone condizioni; dopo esserci accertati del suo stato fisico e mentale, ricordo che il Comandante Schettino, con il quale non avevo mai avuto in precedenza contatti, mi stupì per il suo atteggiamento. Personalmente infatti, mi sarei aspettata una maggiore presa di coscienza da parte sua in merito all'estrema gravità dell'episodio; invece egli, non facendo alcun accenno alle perdite di vite umane subite, al suo equipaggio ed alla situazione della nave, parlava delle sue capacità professionali, dicendomi che era un bravo Comandante e che aveva tanti anni di esperienza. Ebbi pertanto l'impressione che il suo fosse un atteggiamento sopra le righe, che ho comunque giustificato come una reazione allo shock subito.

Ricordo che rimanemmo all'interno del gabbiotto per circa 10/15

minuti, nel corso dei quali il Comandante Schettino dichiarò di aver preso il comando della nave a circa 5 (cinque) miglia

dall'Isola del Giglio ad una velocità di circa 15,5 nodi, di aver sentito un urto laterale a poppa, che provocava un immediato blackout. Precisava inoltre che sulle carte nautiche lo scoglio non era segnalato, che aveva 50 (cinquanta) metri di pescaggio fino a 30 (trenta) metri; dichiarava che l'urto era avvenuto intorno alle ore 21.30/21.45 e che sulla plancia erano presenti il Primo Ufficiale, il Timoniere ed il Sottordine. Successivamente all'urto, aveva dato l'ordine di mettere il timone tutto a dritta e successivamente tutto a sinistra, in modo da fermare la nave per consentire che la stessa si appoggiasse sul basso fondale. Ci riferiva che la nave aveva cominciato ad inclinarsi e di aver chiesto al Direttore di Macchina di bilanciare la nave, ma senza riuscirvi. Di questo non sapeva spiegare il perché e, solo successivamente, aveva dato l'ordine di mettere a mare le lance. Subito dopo venivamo interrotti dal personale della Capitaneria di Porto, che chiedeva di incontrare il Comandante Schettino presso gli uffici della locale Capitaneria; interrotto quindi il colloquio con il Comandante, lo accompagnavamo presso gli uffici sopra indicati, dove veniva ascoltato da quel personale. Rimanemmo, dietro autorizzazione della Capitaneria, all'interno dell'ufficio dove veniva ascoltato Schettino. Tuttavia io non sentii cosa diceva perché impegnata a soddisfare altre richieste sempre della Capitaneria di Porto. Ricordo che, nel mentre, in un attimo di pausa, diedi il mio numero di telefono cellulare al Comandante Schettino, nel caso in cui avesse avuto bisogno di qualsiasi necessità, anche di ordine pratico.

Ricordo che, dopo un po', essendomi allontanata dagli Uffici della Capitaneria ed avendo perso di vista il Comandante Schettino, mi si chiedeva, da parte di quel personale, se avessi visto il Comandante, in quanto lo aspettavano per accompagnarlo a Porto Santo Stefano. Nel frattempo, non sapendo dove fosse, riferivo che mi sarei attivata al fine di rintracciarlo. Chiedevo ai colleghi presenti in porto e venivo a

sapere che Schettino si era recato in un albergo dell'Isola del Giglio per raccogliere i suoi effetti personali. Poco dopo ricevetti una telefonata proprio dal Comandante, che mi informava di trovarsi nell'albergo posto a pochi metri dal porto, chiedendomi di raggiungerlo. Mi recai, pertanto, con il collega Aldo Bressan nell'albergo del Comandante, trovandolo nella hall in compagnia di un altro uomo, a me sconosciuto, che si presentò come un giornalista di Mediaset.

Ricordo che il Comandante Schettino mi informò di aver rilasciato un'intervista, chiedendomi se avesse fatto una cosa giusta. Il giornalista mi chiese di visionare il video, rassicurandomi sul fatto che lo stesso non conteneva informazioni pregiudizievoli. Io risposi che non era mia intenzione visionario; alterata, mi rivolsi al Comandante Schettino dicendogli che era stata una mossa inopportuna, informandolo, nel contempo, che lo stava aspettando personale della Capitaneria di Porto per essere accompagnato presso la Caserma dei Carabinieri di Porto S. Stefano e che pertanto doveva accelerare i tempi. Avevo infatti l'impressione che perdesse tempo. In tale frangente, notai che il Comandante Schettino teneva in mano una borsa in plastica di colore rosso ed un'altra di colore chiaro, se non ricordo male in carta; ho dedotto che all'interno delle buste vi fossero indumenti personali del Comandante. Ricordo che, dopo esserci quindi allontanati unitamente al Comandante, fummo seguiti da alcuni cineoperatori di varie testate giornalistiche e, una volta lasciato il Comandante Schettino in compagnia del personale della Capitaneria di Porto, l'ho rivisto sulla motovedetta della Capitaneria con cui tornavamo verso Porto S. Stefano. In tale occasione ero in compagnia dell'avv.Palandri, di alcuni Ufficiali della Capitaneria e di alcuni membri dell'equipaggio, di cui ricordo il direttore di macchina Pilon, gli ufficiali di macchina Fiorito e Piazza e penso il K2 Christidis. Non ricordo se vi fosse

Bosio. Preciso che io all'epoca non conoscevo nessuno di persona. Giunti a Porto S. Stefano, ci siamo recati presso gli Uffici della Capitaneria, dove trovavo altri ufficiali della Costa Concordia, in attesa di essere sentiti. Non potendo partecipare agli interrogatori, io e l'avv. Palandrisiamo rimasti in attesa degli eventi negli uffici della Capitaneria di Porto di Porto S. Stefano, ove siamo rimasti sino al primo pomeriggio. Nel frattempo abbiamo anche avuto modo di conoscere il legale di fiducia del Comandante Schettino, avv. Leporatti Bruno, il quale ci accompagnò, verso le ore 15.30/16.00, presso il Comando Compagnia Carabinieri di Orbetello, ove il Comandante Schettino, unitamente ad altri Ufficiali (Ambrosio Ciro, Coronica Silvia, Pilon, Fiorito, Piazza), era stato portato per essere sentito dall'Autorità Giudiziaria. Ricordo che, in tale frangente, ebbi anche modo di vedere in televisione parte dell'intervista rilasciata dal Comandante Schettino di cui ho sopra parlato. Subito dopo, venivo contattata telefonicamente dal Comandante, il quale manifestava la sua preoccupazione in merito alla pubblicazione dell'intervista, ricevendo, da parte mia, una laconica risposta che oramai era stata fatta. Alle successive ore 21.00 circa, venni quindi a conoscenza del provvedimento di fermo emesso nei confronti del Comandante Schettino, dell'avviso di garanzia emesso nei confronti di Ambrosio Ciro e dell'ordinanza emessa dalla Capitaneria di Porto di Livorno, che ordinava alla società armatrice di rimuovere il carburante entro 48 ore ed il relitto entro dieci giorni. Di questo, unitamente all'avv. Palandri, informai immediatamente i miei superiori e le compagnie assicuratrici, essendo questo il nostro ruolo; giunti al ristorante, ho incontrato il perito degli assicuratori, ing.Gronda, assistito da un Comandante di cui non ricordo il nome e dall'ing. Parodi. Cenammo insieme e successivamente ci recammo in albergo a Porto Ercole.

In merito alle notizie apparse sulla stampa, da cui assolutamente mi dissocio, dichiaro di essere indignata, in quanto non ho mai tenuto una condotta che potesse intralciare in qualche modo le indagini in corso, anzi il mio ruolo sul posto era quello di dare massimo supporto e collaborazione affinché le indagini facessero il loro regolare corso, sia per quanto riguarda le Autorità Giudiziarie e Marittime, sia per quanto riguarda la società che rappresento, nonché le società assicuratrici. Come già detto in precedenza, non ho mai visto un computer portatile nella disponibilità del Comandante Schettino, né tanto meno lo stesso mi ha mai consegnato tale oggetto o altri oggetti. Voglio ribadire che, quando ero in compagnia del Comandante nell'albergo dell'Isola del Giglio, nelle due borse da lui tenute non ho mai avuto l'impressione che potesse esserci un computer, ma solo indumenti personali.

LA VERITA' DI COSTA CROCIERE

Giovanni Onorato è il direttore generale della Costa Crociere. Di Torre del Greco, 52 anni, una vita passata nella società, fin dal lontano 1986, il 10 febbraio compare davanti ai carabinieri per deporre nell'ambito del naufragio della Concordia. Nelle sue parole c'è la verità della compagnia.

La Costa Crociere s.p.a fa parte del Gruppo Camival e dirige tre marchi di crociera, la Costa, la Aida e la Ibero Cruceros. Pierluigi Foschi è il Chairman CEO della Holding Costa Crociere nonché Presidente e Amministratore Delegato del marchio Costa Crociere s.p.a. A Foschi riporta direttamente: il C.F.O. Chief Financial Officer (Vice Presidente Finanza e Amministrazione) sig. Beniamino Maltese, il Capo delle Risorse Umane, Vice Presidente Alessandro Centrone, il Vice Presidente IT (Information Technology) Giuseppe De Iaco, il Vice Presidente del settore Ambiente e Audit Interni, sig. Ernesto Gori, il responsabile Eccellenza e Miglioramento Continuo, Vice Presidente Marco Diodà, il Responsabile della Sicurezza di

Terra, sig. Ferrarini Roberto (D.P.A.), Responsabile della Comunicazione Corporate, Fabrizia Greppi. Preciso che Ferrarini fa capo direttamente a Foschi soltanto come D.P.A. perché per le altre funzioni si riporta a Ursprunger. Chiarito l'organigramma Onorato va oltre e spiega a che cosa serve il comitato di crisi. Nel caso di emergenze sulle navi, si riunisce sostanzialmente per supportare la nave soprattutto sotto il profilo della comunicazione, in particolare comunicazioni con i passeggeri e con l'equipaggio, con i media e i vari Uffici dislocati nei vari paesi sempre per quanto attiene l'assistenza ai passeggeri ed ai parenti e all'equipaggio.

L'altra funzione del Comitato di Crisi è quella di occuparsi degli aspetti logistici (reperimento di alberghi, trasporti ecc.). Il Comitato è nato nel 1998 e si riunisce in caso di crisi di livello 2 e 3.

Nel caso di crisi di primo livello la stessa è gestita dall' F.C.C.

(Ferrarini) che deve però riportarsi immediatamente al C.M.D.

(Ursprunger). Dal primo dicembre 2011 D.P.A. e F.C.C. coincidono nella persona del Ferrarini Roberto. Preciso che anche nel caso di crisi di primo livello, per consuetudine il CMD avverte me. Nel caso invece di crisi di secondo livello l'F.C.C. avvisa subito il CMD il quale decide se convocare il Comitato di Crisi, normalmente lo fa. Il CMD avvisa subito me. Nella crisi di terzo livello viene adottata la stessa procedura, ovviamente in questo caso il Comitato di Crisi viene sempre convocato. Faccio presente che ogni volta che vengo avvertito, quindi anche per crisi di primo livello, io avverto Foschi. La crisi di primo livello è gestita dal CMD, quelle di secondo e terzo, da chi è materialmente presente, nel senso che pur essendo sempre il CMD a dare le istruzioni, la decisione, in caso di presenza mia o di Foschi o di entrambi, è presa collegialmente. Infatti vi è comunque una gerarchia da rispettare ed è ovvio che prevale la

volontà del superiore. Questo sempre sotto il profilo della comunicazione e della logistica.

Durante il colloquio tra le forze dell'ordine e Onorato c'è anche il capitano De Falco. Perchè non è stata avvertita tempestivamente la Capitaneria? A questa domanda Onorato risponde con la norma relativa: In caso di emergenza è il Comandante che deve avvertire l'Autorità Marittima locale ed è il DPA che se ne deve accertare e provvedere che lo faccia. Questo vale anche per l'avviso da dare alle altre Autorità. Penso che ciò risulti dai nostri documenti interni ma in questo momento non sono in grado di essere più preciso. Può anche essere che non vi sia alcuna documentazione interna sul punto e che ciò risulti unicamente dalla normativa.

Poi inizia la ricostruzione. Fui contattato il 13 gennaio alle ore 22.24. Ne sono certo perché ho ricontrollato l'ora sul telefonino di Ursprunger. Mi telefonò Ursprunger. Io mi trovavo in macchina con mia moglie, mia suocera e le mie tre figlie vicino a Bousson dove ho una casa. Ursprunger mi disse che era stato contattato da Ferrarini il quale gli aveva riferito che vi era un problema a bordo della Concordia. In particolare, la nave imbarcava acqua, aveva toccato il fondale e urtato uno scoglio all'Isola del Giglio e vi era un compartimento allagato. Preciso che mi fu detto che questo era quello che sembrava. Preciso che mi disse in inglese la frase water in-taking. Disse anche che si stava recando in ufficio e che Ferrarini lo stava precedendo. Ho saputo poi in un secondo momento che Paolo Parodi si trovava già in ufficio perché aveva fatto tardi. Mi disse anche che avrebbe avvisato Norbert Stickema, mentre Ferrarini avrebbe avvisato la Greppi Fabrizia.

Decisi di raggiungere casa per lasciare le persone che erano con me e partire alla volta di Genova. Ero appena arrivato a casa che mi giunse una telefonata da un numero sconosciuto. Non feci in tempo a rispondere e richiamai qual numero. Era

Palombo che mi disse come prima cosa io non c'entro io sono a Grosseto, hai saputo della Concordia e poi mi disse che quelli erano dei pazzi ed avevano fatto un disastro o un guaio (non ricordo la parola precisa). Io gli dissi che ero al corrente e che dovevo interrompere la conversazione perché avevo delle urgenze a cui provvedere. Non gli chiesi particolari perché immaginavo che stando lui a Grosseto non avrebbe potuto darmi un contributo valido. Faccio inoltre presente che noi abbiamo la figura dell' F.C.C. proprio per evitare che in caso di emergenza ci arrivino informazioni contrastanti tra loro da fonti diverse e che quindi si creino problemi di comunicazione. Questa telefonata con il Palombo precedette di poco la seconda telefonata che mi fece Ursprunger e che ho accertato essere intorno alle ore 22.45 circa, cioè immediatamente prima della telefonata che feci poi a Foschi. Foschi era sulla nave Costa Luminosa a Guadalupe.

Ursprunger nella seconda telefonata mi disse che aveva sentito Ferrarini e che il Comandante aveva deciso di dare l'abbandono nave. Io gli chiesi perché e Ursaprunger mi rispose che i compartimenti allagati erano più di uno e che quindi la stabilità della nave poteva essere compromessa. Mi disse anche che la nave era molto vicina all'Isola del Giglio. Riferii le stesse cose a Foschi. In particolare gli dissi che la nave aveva toccato il fondale e urtato uno scoglio nei pressi del Giglio e che avevano deciso di dare l'abbandono nave. Ero imbarazzato all'idea di dover comunicare a Foschi che si era deciso di dare l'abbandono nave a bordo della Concordia senza che fossi riuscito ad avvertirlo preventivamente del fatto che vi era un problema a bordo.

Insomma, Onorato capisce che parlare con il superiore, che aveva provveduto a tranquillizzare, per dirgli che la nave era stata abbandonata, lo sottoporrà a un fuoco di fila non indifferente. Preciso che non lo avevo chiamato dopo la prima

telefonata di Ursprunger sia perché volevo avere altri elementi in mano prima di avvertirlo sia perché ero impegnato a scaricare la mia macchina. Il Dr. Foschi era incredulo. Mi disse che sarebbe sbarcato immediatamente dalla nave. Io gli riferii che sarei andato subito a Genova. Rimanemmo d'accordo che ci saremmo sentiti per gli aggiornamenti. Foschi riuscì a partire da Guadalupe soltanto il 14 gennaio ed arrivare a Genova il giorno 15 successivo.

Onorato, capita la gravità della situazione, riparte. Partii per Genova intorno alle ore 23.20. Durante il viaggio ci furono varie telefonate tra me e Ursprunger e tra me e Foschi. So che in alcuni casi parlarono direttamente Ursprunger e Foschi. Verso le 01.15 del 14 gennaio mi chiamò mio fratello Ciro che mi disse io sono salvo sono a terra io non sapevo nemmeno fino a quel momento che mio fratello era a bordo della Concordia, non gli chiesi particolari. Poco dopo la partenza, verso le 23.50, mi chiamò Ursprunger che mi disse in inglese sembra che l'evacuazione sia terminata e mi sembra vi siano solo alcuni membri dell'equipaggio ancora a bordo. Mi sembra di ricordare che mi disse anche che aveva già avvertito Foschi. Dopo pochi minuti Ursprunger mi chiamò e mi disse che aveva parlato con Giampedroni e che in realtà vi era qualche centinaio di passeggeri a bordo e non ancora sbarcati. Io domandai come era possibile una cosa del genere e Ursprunger mi rispose, sempre in inglese sembra che il Comandante non abbia la situazione sotto controllo. Mi disse anche che Giampedroni gli aveva riferito che la nave era inclinata molto di più dei venti gradi che gli aveva detto Ferrarini, circa 45 gradi e che Giampedroni a causa dell'inclinazione faceva fatica a camminare sulla nave. Preciso che nelle telefonate precedenti Ursprunger mi aveva appunto parlato di una inclinazione della nave di circa 20 gradi. A quanto ne so Ursprunger non ha mai parlato direttamente con Schettino ma sempre con Ferrarini.

Ho saputo dopo che Ursprtmger, dopo la telefonata di Giampedroni, disse a Ferrarini di richiamare Schettino per capire quale fosse la realtà della situazione. Ferrarini richiamò Schettino che fece qualche ammissione ma comunque dette una versione dei fatti non ancora corrispondente a quella di Giampedroni. Nel corso del viaggio Ursprunger mi informò che erano stati rinvenuti due corpi. Il dg della Costa concorda in tutto e per tutto con quanto dichiarato da Ferrarini. Intorno alle 01.45 arrivai a Genova presso l'unità di crisi. C'erano circa trenta persone, tra cui Ferrarini, Ursprunger, Parodi, Centrone, Pacini, Campagnoli, Tolle, De Rosa Antonio, Callegari, Brancaleoni, Prati, Tavella, Rizzo ed altri. Parodi era in un'altra stanza con gli Ispettori del RINA di cui non conosco i nomi. Parodi su mia richiesta mi fece vedere i disegni della nave (Damage Control Plan). D'accordo con Ursprunger gli lasciai continuare la gestione operativa. Nel periodo di tempo che rimasi lì e cioè fino alle 03.30 circa, l'unità Operativa provvide a organizzare gli aspetti logistici che la situazione richiedeva (autobus, alberghi, ecc.). Preciso che eravamo in contatto con la Prefettura di Grosseto che ci disse che avrebbero provveduto loro a trasferire i naufraghi a Porto S. Stefano e noi avremmo dovuto organizzare gli autobus e gli alberghi per sistemarli. Si provvide anche ad organizzare le comunicazioni con gli uffici operanti nei vari paesi nel mondo. Ovviamente l'emergenza è planetaria. Bisogna organizzare gli aerei, avvertire i familiari, occuparsi delle salme.

Prima di tutto questo, però, c'è da chiarire ancora la questione di Schettino. Mentre ero in ufficio Ferrarini mi disse con aria avvilita che Schettino si trovava su uno scoglio. Sempre mentre ero in ufficio Ferrarini mi disse che Schettino gli aveva chiesto di concordare una versione secondo la quale il blackout era stato la causa dell'impatto contro lo scoglio. Successivamente io chiesi a Ferrarini se questa cosa poteva

essere stata registrata dal V.D.R., lui mi rispose che non ne era sicuro perché forse Schettino non era più a bordo quando gli fece questa proposta. Questa è la frase decisiva: la compagnia assume la massima severità con Schettino.

Tanto che il dg si preoccupa di sapere se qualche strumento, ad esempio la scatola nera, abbia o no registrato la menzogna. Onorato spiega anche la vicenda Domnica: C'è una rigida procedura antiterrorismo che vieta, anche al Comandante, di far entrare nella plancia di comando persone estranee all'equipaggio. Domnica Cermotan era sbarcata per fine contratto il 28 dicembre u.s., quindi era a bordo della Concordia come passeggera e non avrebbe potuto entrare nella plancia di comando.

Ma andiamo avanti con la ricostruzione. Alle 03.30 sono partito insieme a Ursprunger e Ferrarini per dirigermi a Porto S. Stefano. Siamo arrivati verso le 06.30. A Porto S. Stefano ho incontrato le Autorità locali (Carabinieri, Sindaco, ecc.) poi siamo andati al palazzetto dello sport per vedere come andavano le operazioni di trasporto dei naufraghi. Alle 08.00 circa successive con Ursprunger e Ferrarini mi sonno recato al Giglio. Abbiamo visto Schettino al porto del Giglio, ma non abbiamo voluto parlargli. Il dg dice ai Pm, nei fatti, di non aver cercato alcun contatto con il Comandante. I contatti con Schettino, sull'isola, li hanno tenuti sicuramente l'avv. Porcelli Cristina, Beniamino Maltese ed un rappresentante dello studio marittimista Mordiglia che tiene le relazioni tra noi e le assicurazioni. L'avv. Porcelli dell'Ufficio Legale interno della Costa doveva assistere lo studio Mordiglia per la redazione della prima relazione sull'incidente da inviare alla Compagnia d'Assicurazione. Credo che la relazione sia stata redatta in caso positivo mi riservo di farvela avere. Inoltre la Porcelli fu incaricata dall'Ufficio Marittimo del Giglio di assisterli per i contatti con Schettino, tant'è che fu lei a condurre Schettino

presso l'Ufficio Marittimo del Giglio.

La Porcelli era insieme ad un'altra nostra dipendente Maria Luisa Bozzano. La settimana successiva incontrai la Porcelli che era affranta per essere stata accusata sulla stampa di aver portato via il computer di Schettino.

Ma c'è di più. Perché Schettino è stato selezionato come comandante? Chi l'ha voluto? Chi gli ha firmato il contratto? La risposta è chiara: Onorato. Che spiega: Io sono il diretto superiore dei Comandanti e sono quello che firma tutti gli atti relativi alla loro carriera. In sostanza chiudo le note caratteristiche dei Comandanti che venivano compilate dal Vice Presidente Cruise Operations De Rosa e dal Vice Presidente Ufficio Tecnico. Quest' ultimo non è più in Azienda. Attualmente vengono compilate da Ursprunger. Schettino è entrato da noi 10 anni fa come safety officer. Aveva lavorato presso un'altra Compagnia come Comandante in Seconda ma la regola da noi è che quando vieni assunto entri con un grado inferiore a quello che avevi prima. Alla fine del 2003 è diventato K2. Nel 2006 Comandante. Sono andato a vedere nel fascicolo personale, non ha mai dato problemi ed era tecnicamente preparato. Non ha mai dato problemi. Era tecnicamente preparato.

Parte II - Il mistero dell'inchino

GRAZIE ZIO

Tra poco passerà vicina vicina la Concordia di Costa Crociere.

Federica Andolfi scrive questa frase sul suo profilo di Facebook, proprio pochi minuti prima che la nave vada a sbattere contro lo scoglio delle Scole all'Isola del Giglio. Federica è la nipote di Antonello Tievoli, maitre dell'imbarcazione comandata da Francesco Schettino. È la prima e più immediata testimonianza che la manovra di avvicinamento alla costa del Giglio fosse in qualche modo programmata. È la manovra che è stata battezzata inchino, che consiste nel passaggio ravvicinato alla costa, una sorta di omaggio che può avere finalità turistiche oppure marinaresche. Come per esempio salutare un ex comandante.

Poco dopo l'incidente, sulla Concordia saltano le luci. E Federica prende la cosa come un ulteriore regalo dello zio. Scrive su Facebook: Per noi hai fatto spegnere tutta la nave. Grazie zio La circostanza è raccontata dal vicebrigadiere dei carabinieri Antonio Casu. Nella sua deposizione spiega l'accaduto in maniera dettagliata.

In data 13.01.2012, verso le ore 23.00 mi trovavo, libero dal servizio, presso la mia abitazione sita in Grosseto, in via Monte Leoni nr.10/G e venivo avvisato da mio figlio Federico all'Isola del Giglio stava naufragando una nave da crociera. A tale notizia

mi recavo a visionare le prime immagini che il ragazzo aveva visto sul network Facebook. Messe a disposizione da alcuni ragazzi di quella località, con i quali lo stesso è in contato. Nel visionare le immagini e capire cosa fosse successo e come avesse fatto una nave di quelle dimensioni a collidere contro scogli del Giglio, mi accorgevo che una fotografia pubblicata da tale Federica Andolfi, riprendeva da una posizione fissa di Isola del Giglio, la nave che rasentava gli scogli, in direzione Nord, apparentemente ancora intatta e presumibilmente molto vicina alla costa date le dimensioni degli edifici posti in primo piano dell'immagine, tante vero che la pubblicazione di questa foto era seguita dal commento: Per noi hai fatto spegnere tutta la nave grazie zio Questa fotografia era destinata a tale Antonello Tievoli, verosimilmente zio della Andolfi. La foto veniva pubblicata verso le ore 22.30. ()

Successivamente alla pubblicazione della prima foto, la Federica Andolfi ne pubblicava una seconda dalla quale si evinceva la stessa nave visibilmente inclinata sul fianco destro rispetto alla direzione di navigazione, certamente Sud, in quanto contraria a quella precedente, ed anche in questa immagine si leggeva il commento: Questa affonda che impressione.

A seguito di quanto visionato e tenuto conto dell'esperienza quasi trentennale di navigazione dello scrivente svolta anche nelle acque territoriali di Isola del Giglio, chi scrive ha riscontrato le seguenti anomalie, che esposte potrebbero contribuire a far luce circa la dinamica dell'evento disastroso:

1. Come mai tale Federica Andolfi si trovava in una posizione rivolta verso lo specchio acqueo antistante a scattare le foto per il passaggio di una nave, molto ravvicinata rispetto a rotta che normalmente viene solcata.

2. Il commento sulla fotografia circa lo spegnimento delle luci della nave era certamente rivolto al destinatario della foto,

al quale avrebbe verosimilmente fatto comprendere di aver percepito un gesto come se lo stesso fosse stato precedentemente accordato e come se fosse stata la stessa informata che la nave sarebbe passata molto radente alla costa e quindi visibile a tale ore.

3. Nella seconda foto pubblicata, successiva alla prima, si nota la stessa nave, tornare indietro rispetto alla posizione privilegiata della Andolfi, e quindi in navigazione verso Sud, visibilmente inclinata sul lato destro.

Alla luce di quanto esposto lo scrivente presume che la nave sia andata in collisione sugli scogli nella quasi immediatezza del primo scatto immagine e l'affermazione: Per noi hai fatto spegnere tutta la nave grazie zio e sicuramente il momento della collisione che ha causato lo spegnimento delle luci, poi riaccese subito dopo secondo anche quanto espresso dai testimoni sentiti in Tv e la Andolfi, avrebbe immaginato che quel gesto fosse stato causato volontariamente dallo zio (Tievoli) per rivolgerle l'attenzione del passaggio.

Federica Andolfi viene subito ascoltata dai Carabinieri del Giglio.

D: Saprebbe indicare in che modo ha saputo quando ci sarebbe stato il passaggio della nave Costa Concordia?

R: Come del resto accadeva da ormai diverse settimane, ogni volta che la nave stava per passare vicino l'isola, mio zio ci avvisava tramite o mia nonna o chiamando direttamente casa nostra, per poterci consentire di effettuare delle fotografie, poiché era veramente un evento molto particolare. La sera del 13 gennaio 2012, non ricordo esattamente a che ora, mia nonna Rossi Mamiliana ci avvisava che mio zio l'aveva informata del fatto che la nave sarebbe passata verso le ore 21.30. Quindi mi posizionavo unitamente ai miei genitori sul terrazzo della loro camera da letto e, non appena scorgevo la nave, notavo immediatamente con stupore che a differenza delle altre volte

era molto più vicina alla costa. Poco dopo, notavo che tutte le luci della nave si sono spente per qualche secondo, tanto è che ho creduto ci stessero omaggiando in modo molto più speciale rispetto alle altre volte quando, invece, o suonavano con la sirena o accendevano il grande faro di prua illuminando l'isola, Mi sono però subito resa conto che qualcosa non andasse bene, perché dopo avere oltrepassato la parte di mare antistante la mia abitazione, ho notato nuovamente le luci spegnersi e la nave arrestarsi. Ricordo che, a quel punto, mia nonna, che abita nelle adiacenze della nostra casa, ha telefonato a suo figlio Antonello e questi le aveva detto: che si era verificato un guasto elettrico, che si trovava in quel momento nella plancia unitamente al Comandante della nave poiché quest'ultimo lo aveva invitato ad accedervi per guardare l'isola e che poteva stare tranquilla. Attendevo qualche minuto ancora, dopodiché avendo notato che la nave si era fermata immediatamente dopo l'ingresso del porto, incuriosita, scendevo di casa per andare a vedere cosa stesse accadendo. Una volta appurato che la situazione stava degenerando, in quanto udivo gli avvisi che venivano dati con i megafoni ai passeggeri della nave ed alcune persone che si trovavano nel porto dicevano che stava imbarcando acqua, chiamavo mia madre, per sapere se mio zio l'aveva aggiornata sulla situazione. Avendo ricevuto da lei risposta negativa, decidevo di informare mia sorella Martina che si trova a Grosseto e tutti i miei amici dell'isola che mi chiamavano per sapere cosa stesse accadendo, mediante il social forum denominato Facebook sul quale mi collegavo con il mio telefono cellulare. Ricordo in particolare di avere anche caricato nel sito le foto della nave che avevo fatto con il mio telefono al suo arrivo.

Secondo la testimonianza di Federica, dunque, non solo si sapeva che la Concordia sarebbe passata molto vicina al Giglio, ma che la stessa manovra era stata fatta anche in precedenza.

La cosa è confermata dalla sorella del maitre, Patrizia Tievoli.

Da quando mio fratello ha iniziato il suo ultimo imbarco, circa quattro mesi orsono, ogni venerdì sera questi ha sempre telefonato a nostra madre, Mamiliana Rossi, per salutarla ed informarla della partenza da Civitavecchia e del conseguente passaggio nel canale antistante l'Isola del Giglio. Ogni volta ci affacciavamo dal terrazzo di casa, per vedere la nave e salutare con segnali luminosi. La sera del naufragio ho notato arrivare la nave dallo stesso punto e non appena passava dinanzi casa notavo tutte le luci spegnersi per qualche secondo, pensando semplicemente che si trattasse di una sorta di saluto all'isola. Quindi abbiamo seguito il passaggio della nave, fino a quando è scomparsa dalla nostra vista. Dopodiché mi sono spostata verso la finestra del salone da dove continuavo a vederla, notando che si era fermata dinanzi l'ingresso del porto. Poiché nel passato si era fermata per qualche minuto dinanzi il porto, ritengo sempre come gesto di saluto all'isola, non ho pensato ci fossero problemi, fino a quando mi ha telefonato mia madre e mi ha chiesto se ci fosse stato qualche problema, perché la sosta si stava prolungando troppo rispetto al solito e mio fratello non le rispondeva al telefono. Tentavo invano anche io di contattare mio fratello, fino a quando mia madre mi ha ricontattato dicendomi che Antonello l'aveva chiamata per dirle che c'erano dei problemi all'impianto elettrico, chiedendole comunque di stare tranquilla. Sono pertanto rimasta a guardare alla finestra, notando che i ponti più alti della nave erano completamente al buio e, dopo qualche minuto, ho visto la nave girarsi verso sud invertendo la rotta. A quel punto ho capito con stupore che effettivamente stava accadendo qualcosa di strano. Rimanevo impietrita dinanzi la finestra, ed avevo modo di udire gli annunci che venivano dati ai passeggeri con l'altoparlante. Voglio precisare di non avere capito il contenuto degli annunci. Dal tono in cui venivano dati, ovvero in modo molto pacato, non

carpivo alcuna apprensione e/o situazione di pericolo, fino a quando mi sono accorta che la nave cominciava ad inclinarsi a poppa e sul lato destro. A quel punto chiamavo mio marito per avere conferma anche da lui di ciò che stavo osservando, tanto è che lo stesso non appena vedeva la nave scendeva immediatamente in porto. Io invece sono rimasta in casa con mia madre, per tranquillizzarla, e ricordo che mio fratello, ad un certo punto, le ha telefonato informandola che c'era un'emergenza, che i passeggeri sarebbero stati evacuati e le chiedeva di preparare quanti più letti possibili per dare assistenza. Quindi, nonostante l'incredulità ed il panico, abbiamo iniziato a preparare dei letti ed immediatamente dopo scendevo in porto per cercare mio fratello e dare aiuto ai superstiti.

Dunque l'inchino sembra una prassi. Ed esiste da molti anni. Lo rivela Vincenzo Calisto, che ha navigato due decenni per la Carnival, in un'intervista ad Affaritaliani.it.

D: Qual è la sua esperienza in mare?

R: Ho fatto parte di equipaggi d Princess Cruises e ancora prima di Carnival e di Costa Armatori. Ho avuto la fortuna di lavorare per 20 anni per loro. E posso dire che la professionalità dei marittimi di Princess Cruises non era secondo a quella di nessuno. Anche io una volta sono naufragato, al largo dell'isola Gorgona in Liguria. Siamo stati in acqua sei ore, c'era freddo, vento e mare a forza nove. Ci ho messo tre anni per rimettermi in piedi dopo quell'incidente.

D: Che cosa significa essere un uomo di mare?

R: Vuole dire tante cose. Ma io prima di sentirmi marinaio mi sento un uomo. A differenza di altri, credo che la distinzione sia molto importante.

D: In che cosa è cambiato oggi il mestiere che faceva negli anni "70?

R: Il reparto macchina era diviso in macchinisti e

elettrotecnici; noi nel nostro sotto reparto eravamo una decina di ufficiali elettrotecnici. Sulle navi Costa invece non penso che siano in molti.

Questo anche perché gli elettrotecnici sono sempre stati bistrattati dall'equipaggio e dagli armatori. Il sindacato non è mai riuscito a far nulla per un nostro riconoscimento a Ufficiali, l'armamento Italiano risparmia sui salari e sono pochi i Direttori di Macchina che si sono adoperati per aiutarci ad emergere.

D: Che cosa ne pensa della tragedia della Costa Concordia? Dove stanno le responsabilità?

R: Il Comandante è Dio in terra sulla sua nave. Certo, uno deve ragionare sugli ordini che gli vengono dati ma alla fine quello che ti dicono lo devi eseguire. Un comandante sulla nave è tutto: può sposare, può arrestare, può fare qualsiasi cosa. Poi che uno possa finire nel panico ci sta, ma la manovra la decide il comandante.

Ed è lui che deve rispondere di fronte all'armatore, alle autorità marittime e a quelle di ogni nazione appena entra nelle loro acque territoriali. Le sue responsabilità sono enormi.

D: Anche ai suoi tempi venivano fatti gli inchini?

R: Gli inchini si sono fatti sempre, Quando due navi si trovavano una di fronte all'altro ci si incrociava. È un rito della marineria che esiste in tutto il mondo. Lo si faceva anche nell'oceano Atlantico, a elevata velocità. Quello dell'inchino è un uso comune. E sicuramente anche la Costa ne era a conoscenza. È una cosa normale.

Passare vicino all'isola e salutare i vecchi comandanti è una cosa che si fa da sempre. La vita di mare è piena di regole non scritte che vengono però rispettate e che contribuiscono a formare una lunga tradizione. L'importante è che non si danneggino le spiagge e non si diano problemi ai bagnanti. Poi è logico che sta tutto al buonsenso del Comandante. È lui che

calcola e che ha il gps. Poi ormai hanno qualsiasi strumento tecnologico per evitare tragedie come queste: dal radar alle carte nautiche elettroniche.

Nella memoria degli avvocati Pietro Ilardi e Francesco Compagna, difensori di Nicholas Charles Taliaferro e di altre persone costituitesi come parti offese per il naufragio della Concordia sono citati altri passaggi ravvicinati al Giglio, addirittura portati a termine con una velocità più alta rispetto a quella, di 16 nodi, di Schettino. I due legali definiscono il passaggio ravvicinato come un evento perfettamente inquadrato all'interno di una consuetudine già nota a tutti gli abitanti dell'Isola. Ecco quello che scrivono Ilardi e Compagna.

L'esame degli annunci e dei ringraziamenti pubblicati sul sito Giglio News nell'agosto 2011 hanno posto inoltre il risalto il precedente passaggio della stessa nave in prossimità dell'Isola, condotta nella fattispecie dal Comandante Massimo Garbarino, inducendo questa difesa agli accertamenti tecnici del caso. Dalla consulenza tecnica a firma del dott. Francesco Perrone Capano è emerso che la manovra del 14 agosto 2011, cui si riferivano gli annunci in questione, è risultata molto simile a quella effettuata dallo Schettino il 13 gennaio 2012, in quanto impostata ad una velocità addirittura superiore (circa 17 nodi) con successivo passaggio a circa 150 metri dalla Punta del Lazzaretto. D'altro canto è opportuno sottolineare che questi pericolosissimi passaggi ravvicinati nei pressi dell'Isola del Giglio non costituiscono degli avvenimenti episodici, ma si inquadrano, come già anticipato, in una tradizione perfettamente conosciuta all'interno della Costa Crociere.

La pensa così anche il Codacons, che nel suo esposto denuncia parla di accordi tra il sindaco del Giglio e Costa Crociere. A sostegno della propria tesi, l'Associazione dei consumatori riporta un carteggio tra il sindaco Sergio Ortelli e il Comandante della Concordia Massimo Calisto Garbarino,

datato agosto 2011.

Egregio Comandante Massimo Calisto Garbarino, dopo l'incredibile spettacolo di ieri sera, con il passaggio della supernave Concordia davanti a Giglio Porto, non potevo esimermi dall'inviarLe un messaggio di compiacimento a nome di tutta la nostra comunità, compresi i graditi ospiti turisti, omaggiati da questo importante evento (). Abbiamo assistito ad uno spettacolo unico nel suo genere, diventato un'irrinunciabile tradizione di cui ne sono onorato e per questo motivo mi faccio interprete di ringraziamento personale a Lei ed al suo equipaggio pregandola estendere la nostra riconoscenza anche alla Costa Crociere che oramai da anni premia in questo modo un'isola tra le più belle del panorama insulare nazionale.

Ecco che cosa risponde il comandante Garbarino.

Signor Ortelli buona sera, mi scuso per il ritardo nel rispondere alla sua graditissima lettera. È ormai la seconda volta che effettuo il passaggio di fronte all'Isola del Giglio nel mese di agosto con la Costa Concordia. Era stata una meravigliosa esperienza tre anni addietro, ed è stata altrettanto emozionante quest'anno. Ieri sera, transitando di fronte al porto, ho potuto notare le migliaia di flash delle macchine fotografiche, e si potevano anche vedere i numerosi turisti che hanno assistito al passaggio, grazie anche alla pubblicità che avete fatto su GiglioNews (). È stato un evento bellissimo, e spero possa divenire anche per noi di bordo, una tradizione da continuare.

IL FOTOGRAFO DI BORDO E L'INCIDENTE SEGRETO

Negli atti dell'inchiesta sulla tragedia della Costa Concordia figura anche la dichiarazione spontanea di Roberto Cappello, fotoreporter professionista. Cappello, che precedentemente viveva in Spagna, nel 2005 lavora per qualche mese come fotografo di bordo. E racconta, in un'intervista ad Affaritaliani.it, una storia rimasta nascosta per molto tempo. A

suo dire, 7 anni fa sulla costa di Sorrento si è rischiato un altro incidente. Sempre a causa di un inchino.

D: Negli atti dell'inchiesta sulla tragedia della Costa Concordia ci sono anche tue dichiarazioni su un caso di qualche anno fa che si può paragonare, con le debite misure, a quelle del Giglio. Ce lo racconti?

R: Era giugno del 2005, ed imbarcato sulla Costa Fortuna. Mi trovavo sulla nave in qualità di fotografo di bordo. Ci siamo avvicinati alla costa di Sorrento, poi mentre ne stavamo uscendo la nave ha subìto un viraggio a esse molto repentino. Si è sentito un forte colpo. Dopo di che mi sono accorto che la nave procedeva a una velocità un po' sospetta. Quando siamo arrivati al porto di Palermo abbiamo dovuto aspettare due ore in darsena. I passeggeri vennero caricati sulla banchina e aspettare che venisse levata l'acqua dal bacino di carenaggio. Io e il mio collega fotografo siamo stati sotto la chiglia a fare le foto. C'era un taglio abbastanza lungo e profondo.

D: Quanto lungo e profondo?

R: Direi profondo quanto un braccio e lungo una decina di metri.

D: C'erano stati altri danni?

R: Sì, mi sono accorto che era stata danneggiata anche l'elica sinistra. C'erano degli operai della Fincantieri che la stavano riparando.

D: Come hai fatto a scendere nella chiglia e fare le foto?

R: Me lo aveva chiesto un ufficiale della sicurezza della nave. Ci ha chiamato e ci ha dato i gambali, le tute e tutto l'equipaggiamento. Poi siamo andati con lui sotto la chiglia. Abbiamo visto lo squarcio e lui ci ha fatto fare le foto. Non so se fossero delle foto ricordo o che altro. Quando poi hanno visto che avevo il tesserino da pubblicista hanno temuto che vendessi le foto a qualche giornale e allora è successo il casino.

D: Quale casino?

R: Sono ritornato su e stavo cominciando a scaricarmi i file. A un certo punto lo stesso ufficiale mi ha inviato una comunicazione dicendomi che voleva vedermi personalmente. Ha voluto che gli consegnassi tutti i file minacciandomi di farmi sbarcare.

D: Quindi le foto ti sono state tolte?

R: Sì, sì. Le foto mi sono state tolte, io stupidamente ho consegnato la scheda e non mi è rimasto niente.

D: E sei rimasto sulla nave?

R: No, dopo qualche giorno sono comunque sbarcato per dei problemi di salute. E devo dire che ne ero anche felice, mi sono sentito sollevato nel tornare a terra.

D: Ti sei fatto un'idea sulla dinamica dell'incidente?

R: Credo che anche allora si trattasse di un inchino. Stavamo uscendo dal porto di Napoli e ci stavamo dirigendo verso Ischia e Procida. Circa tre quarti d'ora dopo l'uscita dal porto c'è stato un impatto. Non ci sono state conseguenze tragiche come nel caso del Giglio però ci fu molto spavento da parte dei passeggeri.

D: Quanto eravate lontani dalla costa?

R: Saremo stati circa 200 metri, non di più.

D: Come mai hai deciso di raccontare questa storia solo adesso?

R: La tragedia della Costa Concordia ha risvegliato in me il ricordo di questo fatto. Io all'epoca non sapevo neanche che cosa fossero questi inchini. Poi ho seguito la storia del Giglio e mi è servito per capire che anche io ero stato protagonista di una vicenda per certi versi simile, anche se per fortuna l'epilogo è stato del tutto differente. Le mie parole ce le hanno sia la Procura di Grosseto sia i Codacons. Se possono in qualche modo servire ben venga.

IL RUOLO DI COSTA CROCIERE: IGNARI O

PROMOTORI?

Costa Crociere non poteva non sapere. Lo dicono in parecchi.

Lo sostengono anche gli avvocati Ilardi e Compagna, che nella loro memoria attaccano la compagnia.

Se è vero (come pubblicamente affermato dall'Amministratore Delegato Pierluigi Foschi) che in occasione di ogni singola tratta la sicurezza della navigazione è affidata ai Comandanti, i quali dispongono di poteri amplissimi, se ne deve necessariamente dedurre che l'attenzione dell'armatore dovrebbe essere rivolta proprio ad una puntuale verifica ex post dei comportamenti posti in essere da questi ultimi ed alla diffusone di indicazioni precise e stringenti volte ad eliminare in radice ogni condotta potenzialmente contrastante con la tutela della sicurezza. Al contrario, lungi dall'intervenire fermamente sull'assurda prassi dei passaggi ravvicinati sotto costa da parte dei propri comandanti, la Costa Crociere risulta averne fatto un preciso motivo di vanto e di promozione turistica.

Sono le cosiddette navigazioni turistiche che però, per quanto appreso, se sono previste vengono specificatamente indicate sulle brochures del viaggio. L'ad di Costa Crociere Pierluigi Foschi viene interrogato e, a proposito delle navigazioni turistiche, parla di un fenomeno molto circoscritto.

Nel periodo dal 2008 al 2011-2012 vi sono stati oltre settecento passaggi delle navi Costa ad Est o Ovest del Giglio; Soltanto sei volte vi è stata una navigazione turistica in prossimità del Giglio, compresa quella del 13 gennaio 2012. Le altre volte era stata fatta in agosto (4 volte) ed in settembre una.

Costa Crociere nega subito che si tratti di una prassi. Foschi dichiara di averne autorizzato solamente uno. Ma in tanti non ci credono. Qualcuno arriva a ipotizzare che i vertici della

compagnia siano stati per questo spinti a un atteggiamento attendista di fronte all'incidente della Concordia. Forse speravano di risolvere il problema senza far scendere i passeggeri e dunque far passare sotto silenzio l'incidente. Forse. In un'intervista, l'ex comandante Mario Palombo sostiene che i vertici della compagnia erano a conoscenza della manovre, che lui comunque non chiama inchini: L'inchino non esiste, da noi si chiamano passaggi ravvicinati. Sono stati sempre un momento di festa per Costa Crociere, che può averne notevoli ritorni economici. La gente vede la nave, prende nota del nome, magari le viene voglia di salire a bordo per ripetere quell'esperienza dall'altra parte del binocolo. È sempre stato così. Ma io concordavo sempre il passaggio con la Capitaneria di porto.

L'EX COMANDANTE MARIO PALOMBO: ERA COSàŒ VICINO CHE MI SEMBRAVA DI TOCCARLO

Secondo molti il capostipite degli inchini è l'ex comandante Mario Palombo, proprio colui che viene passato da Tievoli a Schettino al telefono. Palombo, al Giglio, è praticamente una leggenda vivente: ha navigato per 43 anni e per 25 anni è stato al comando delle più importanti navi di Costa Crociere. In tanti hanno trovato impiego nella compagnia grazie a lui e in tanti gli sono debitori. Forse anche Schettino, che è stato un suo comandante in seconda. Nel 2008, Palombo ha pubblicato un libro La mia vita da uomo di mare dove parla a lungo di questa consuetudine. Ecco come Palombo racconta nel suo libro quello che succede il 3 settembre del 1993.

La sera verso le 22.00 ebbi anche l'opportunità di passare davanti al porto dell'Isola del Giglio, rallentare sensibilmente la velocità, illuminare tutta la nave, transitare molto rasente alla costa e salutare con tre lunghi fischi la mia isola. Era la prima

volta che una nave così grande, l'ammiraglia della flotta Costa e della flotta italiana, passava così vicino e salutava la popolazione che subito era accorsa sul molo attratta dalle luci e dai fischi.

Il 24 luglio 1996 è tempo di un nuovo inchino.

Il giorno successivo saremmo passati e ci saremmo fermati verso le 10.00 davanti l'Isola del Giglio. Avvisammo naturalmente tutti i parenti e gli amici e l'indomani, in una bella e calda mattina di luglio, ci avvicinammo molto lentamente al porto del Giglio. Una miriade di imbarcazioni uscì dal porto per festeggiarci e noi incominciammo a fischiare con la sirena. Vidi mio padre sulla punta del molo rosso, con il binocolo a tracolla che stava guardando in direzione del ponte di comando per cercare di vedermi e farmi un segno di saluto. Mi pareva di toccarlo da quanto eravamo vicini (circa 300 metri). Un passaggio memorabile del quale si parlò per molto tempo.

Il 14 agosto 2005 Palombo è talmente vicino all'isola da sentire le voci dei suoi abitanti.

Verso le 00.45 mi fermai davanti al porto dell'Isola del Giglio. Accesi tutte le luci esterne della nave, il bagliore si propagava fino al molo rosso, dove vedevo una moltitudine di gente che mi faceva segni di saluto. Aprii il finestrino del ponte di comando e sentii il loro grido: Mario sei grande. Mia moglie Giovanna era con me sul ponte, vedemmo le luci della nostra casa, Francesca e Vittorio e con le nipotine Roberta e Simona che dalla terrazza facevano segnali in continuazione. Come potevamo non commuoverci. Dopo aver salutato con tre lunghissimi fischi di sirena, ripartii verso Napoli.

Palombo racconta che altre volte dei suoi colleghi passano a salutarlo. Per esempio durante l'estate del 2007.

Il mio caro amico comandante Michele De Gregorio mi fece per due volte la sorpresa di passare davanti al porto del Giglio con la Costa Concordia che partiva da Civitavecchia alle 19.00.

Transitò ad una distanza molto ravvicinata, a moto lento e con tutta la nave illuminata, fischiando ripetutamente con la sirena. L'emozione per me fu grandissima; la gente dell'isola immaginò che il passaggio era fatto in mio onore e tutti guardavano verso il mio terrazzo, in quanto, da bordo, mi avevano localizzato e stavano puntando il proiettore verso la mia direzione.

Insomma, una vera e propria celebrazione. Nel novembre 1998 Palombo dice addirittura di aver puntato direttamente verso le Scole.

Pensai che verso le 22.30 avrei potuto fare un passaggio ravvicinato all'Isola del Giglio. puntai direttamente sugli scogli chiamati le Scole rallentando gradualmente la velocità. Informammo i nostri parenti e amici del passaggio.

Chissà, forse anche Schettino stava puntando direttamente le Scole. Magari, come ha ipotizzato qualcuno, era una sorta di prova. In un'intervista alla Gazzetta del Mezzogiorno, un anonimo comandante di lungo corso, ha raccontato di una sorta di tradizione tra i comandanti di alcune navi da crociera, una prova di coraggio e bravura che consiste nel passare con il transatlantico tra i due scogli delle Scole che spuntano a Sud del porto dell'Isola del Giglio, a circa 150 metri dalla costa e distanti appena 60 metri l'uno dall'altro. Secondo il comandante, in condizioni di mare calmo quella sfida sarebbe stata ripetuta altre volte.

L'uomo rivela anche che c'è un modo ben preciso con il quale i comandanti non rendono possibile rilevare la manovra spericolata: Quando si fanno manovre di questo tipo, è prassi spegnere l'AIS, cioè il sistema di rilevamento satellitare che registra le rotte seguite da tutte le navi. Un spediente adottato proprio per non lasciare traccia dell'azzardo. Il 13 gennaio 2012 l'AIS in effetti era spento. C'è poi da dire che i passaggi raccontati da Palombo si svolgono tutti nel periodo estivo, mentre il naufragio della Concordia avviene in pieno inverno,

quando la situazione del mare è diversa. E comunque, a quanto risulta, il Comandante di Meta di Sorrento non rallenta. Forse non è così bravo, o fortunato, come Palombo. Lui sulle Scole ci va a sbattere.

13 GENNAIO 2012 L'INCHINO DIVENTA TRAGEDIA

In questo caso era una cortesia, è una cortesia, gliel'ho anteposto dal primo momento, che mi aveva chiesto Antonello e dissi: "Va bene, se ci sta il comandante Palombo a terra la facciamo, altrimenti no'. E lui mi disse: "Comandante, allora' Il comandante in seconda pure lui mi ricordò: "Ti raccomando, Francesco, il comandante mi ha chiesto di far fare la navigazione turistica', ho detto: "Va bene, facciamo questo inchino (come lo vogliamo definire) al Giglio' e non l'avessi mai fatto! Così Francesco Schettino spiega alla Procura il motivo della sua manovra di avvicinamento alla costa del Giglio. Come ammette lui stesso, la sera del 13 gennaio non sta operando una navigazione turistica ma un passaggio di cortesia.

Pm LEOPIZZI: L'aggettivo turistico riferito alla navigazione può essere agevolmente scambiato con il fatto che vi stavate avvicinando perché Tievoli faceva un saluto a casa e non c'era una grossa aspettativa turistica

SCHETTINO: Sì.

Pm LEOPIZZI: Era semibuia?

SCHETTINO: Sì. Definiamo impropriamente un avvicinamento all'isola, che normalmente chiamiamo navigazione turistica. Ma non c'è un senso commerciale nel farlo di notte.

Pm LEOPIZZI: No, perché diceva lo stesso comandante Palombo che quando era fatto con fini schiettamente turistici, era addirittura inserito e stampato sul programma?

SCHETTINO: Sul programma, sì, sì. Ma noi lo facciamo

anche quando facciamo la penisola sorrentina, Capri, in tutto il mondo lo facciamo questo, sì.

Poi spiega il suo rapporto con Palombo, sostenendo che è stato proprio l'ex comandante a dirgli che non c'era nessun problema e che la manovra la poteva fare. Cosa che Palombo nega.

Pm LEOPIZZI: Palombo ci racconta che quando lei gli dice voglio passare a circa 04 dal Giglio, lui dice: Ehi, guarda che qui in realtà non c'è niente da fare perché è gennaio, fai un saluto, suona la sirena e gira velocemente al largo ().

SCHETTINO: Io lo ripeto, io questo comandante qua lo ricordo da comandante in seconda, poi non l'ho mai visto più, non c'era manco un legame di amicizia, me l'ha passato al telefono Tievoli e gli ho detto: Stiamo passando di qua, lui mi ha detto: Okay, fai una bella suonata al Giglio e ti puoi anche avvicinare fino a sotto, che ci sta acqua.

Secondo quanto dice Schettino, Tievoli insiste più volte per farlo passare vicino al Giglio. Cosa che nella sua deposizione il maitre non conferma. Ecco come Antonello Tievoli racconta quello che succede la sera del naufragio ai carabinieri del nucleo investigativo di Grosseto.

Il giorno della partenza da Civitavecchia, il 13 Gennaio, nel tardo pomeriggio venni contattato telefonicamente attraverso i telefoni di bordo dal comandante Schettino Francesco. In quel momento eravamo ancora ormeggiati al porto di Civitavecchia. La sua chiamata in sostanza era dovuta al fatto che mi aveva chiesto di prenotargli un tavolo al club concordia (sala ristorante ponte 11) per le ore 19.45 circa. In quell'occasione, sapendo che ero nativo dell'Isola del Giglio mi disse, dopo la partenza e giunto in prossimità dell'isola che avrebbe eseguito una navigazione turistica e che per tale motivo mi invitava sul ponte per una migliore vista per le ore 21.15 - 21.30.

Secondo quanto dice Tievoli, è Schettino a invitarlo in

plancia di comando, dove lui non si dovrebbe trovare, in concomitanza del passaggio ravvicinato al Giglio. Passaggio che, come spiega il maitre, in passato è avvenuto molte altre volte.

Intendo precisare che ogni volta che si fa la rotta che passa vicino l'Isola del Giglio io mi affaccio dal ponte più vicino alla sala ristorante dove mi trovo in quel momento, chiamo i miei familiari ai quali dico che sto transitando vicino a casa. Questo succede spesso, praticamente ogni settimana. Praticamente conoscendo questa evenienza venerdì scorso mi invitò sul ponte di comando dove come ripeto potevo avere una migliore visuale.

Anche questa volta ho chiamato mia madre, intorno alle ore 21.30 circa avvisandola dell'imminente passaggio.

Tievoli ricostruisce anche il momento della telefonata all'ex comandante Palombo.

Giunti in prossimità dell'isola telefonai a Palombo Mario un ex comandante di costa crociere che io conosco perché paesani e con il quale non ho mai lavorato. La telefonata era tesa a fargli sapere che eravamo in prossimità dell'Isola del Giglio e che il Comandante avrebbe effettuato una navigazione turistica. Intendo per navigazione turistica una di quelle che solitamente si facevano a circa tre miglia dalla costa. Il Palombo rispondeva che non era all'Isola del Giglio ma comunque avrebbe visto il passaggio della nave attraverso una web cam posizionata al porto che inquadra quello specchio di mare. Passai poi il mio telefono al comandante su richiesta dello Schettino. I due si salutarono cordialmente ma non ricordo il tenore del dialogo.

Tievoli dunque non è in grado né di confermare né di smentire le versioni fornite da Schettino e da Palombo. A proposito della telefonata tra il maitre e Palombo, c'è un'interessante annotazione dell'ex comandante, secondo il quale Tievolo gli riferisce con mia sorpresa e imbarazzo, di essere, testualmente "attraverso il Giglio e sul ponte di comando'. Questa chiamata mi ha indispettito dal momento che

ben so come le telefonate sulla plancia siano di solito registrate e dal momento che lo stesso Tievoli mi avvisava in quel frangente che il comandante Schettino stava per deviare la rotta in moto tale da mostrare al medesimo Tievoli e ai passeggeri più da vicino l'Isola del Giglio. Quindi Palombo non apprezza il fatto di essere stato tirato in ballo dalla telefonata fatta dal maitre. Palombo poi prosegue e racconta anche la sua conversazione con Schettino.

Io comunicavo loro di trovarmi in quel momento a Grosseto e non al Giglio. Il Tievoli stesso lo sapeva, o avrebbe dovuto saperlo, in quanto legati da rapporti di famiglia. Dopo di lui ho parlato al telefono con l' hotel director Manrico Giampedroni con cui ho scambiato qualche parola di saluto, ringraziandolo per alcune cortesie fatte ad alcuni amici. Dopodiché mi è stato passato senza che lo avessi chiesto o immaginato, il comandante Schettino. Dal momento che erano anni che non lo sentivo (almeno dal 2005 e nemmeno mi aveva chiamato per salutarmi quando andai in pensione per motivi di salute, nonostante avessi lavorato con lui per insegnargli l'arte della navigazione), la telefonata mi colpì. Mi colpì ancora di più quando Schettino mi chiese informazioni sulla profondità dei fondali adiacenti all'Isola del Giglio, zona porto, specificandomi che voleva passare ad una distanza di 0,4 miglia marine (circa 800 metri). Io risposi che in quella zona i fondali sono buoni, ma tenuto conto della stagione invernale, non vi era motivo di avvicinarsi e lo invitai a fare un rapido saluto suonando la sirena e rimanendo al largo. Preciso di aver detto pressoché testualmente: Fai un saluto e gira a largo. A quel punto la conversazione telefonica si è interrotta, non so se volontariamente o se è caduta la linea. Ho tentato di richiamarli, con l'intenzione di dissuaderli da un ulteriore avvicinamento ma il telefonino del destinatario risultava irraggiungibile. Trascorsi circa 10 minuti amici dell'Isola del

Giglio mi hanno chiamato dicendomi che la Concordia stava passando lentamente e paurosamente vicino al molo del porto e seguiva una rotta diretta verso lo scoglio della Gabbianara.

Paurosamente vicina, dice Palombo. Comunque più vicina che in altre occasioni. Lo sostiene anche il timoniere di bordo Jacob Rusli.

Ecco che cosa dice Rusli quando viene interrogato.

D: La rotta mantenuta nella navigazione svolta in data 13 gennaio era simile a quelle tenute nelle precedenti traversate nella stessa zona?

R: No, in quanto in questa occasione mi sono reso conto che passavamo molto vicini all'Isola del Giglio.

Il 13 gennaio 2012 rimarrà sempre e comunque una data tragica per Costa Crociere e tutte le famiglie delle vittime del naufragio. E anche per il comandante Schettino, che in una delle intercettazioni ambientali effettuate presso la caserma dei carabinieri di Orbetello si mostra consapevole che la sua esistenza, così per come l'ha conosciuta finora, è finita.

Fabri' eeee ma qualcun altro al posto mio non sarebbe stato così benevolo a passare lì sotto, perché mi hanno rotto il cazzo, passa, passa di là, passa di là, la secca c'era ma non era segnalata dagli strumenti che avevo e ci sono passato e va bene non bisogna credere mai una realtà, meno che la notizia no io so solo che alla fine forse mi sono reso conto ed ho cercato di evitare conseguenze più grandi di quelle che era successo, poi alla fine non ce l'ho fatta a liberarmi, cioè, va bene Fabri' per dare retta al manager, passa da lì, passa da lì Fabri' in quel momento non vorresti togliere la spina lì, è normale no perché non ci voglio andare più sulla nave, perché so io che non voglio più, cambio vita, perché non la vedo tanto bene. L'errore umano c'è stato è evidente. Ora alla magistratura spetta il compito di accertare le eventuali altre responsabilità.

Voglio precisare che ormai da diversi anni, come del resto è

risaputo in paese, le navi di passaggio della società Costa Crociere si avvicinavano all'isola per il famoso inchino ovvero saluto.

Quindi tale evento non ha mai destato preoccupazioni, anzi seminai ammirazione e curiosità a tal punto che nella cittadinanza, dal giorno prima dell'evento, si diffondeva un passa parola generale per godersi lo spettacolo.

Uno spettacolo. Questo doveva essere, secondo i programmi, il famoso inchino all'Isola del Giglio. Lo dice Patrizia, la sorella di Antonello Tievoli.

Ma il 13 gennaio 2012, all'Isola del Giglio, lo spettacolo è divenuto tragedia.